ANALES DE LA UNIVERSIDAD

AÑO XIV | Montevideo—1907 | TOMO XVIII—N.° 83

Los Problemas de la Libertad

(Véase volumen XV, pág. 637 y volumen XVII, pág. 718)

III

§ 40 —*La Sciénce Positive et la Métaphysique*, de L. Liard [1], trae un capítulo sobre «La Libertad». Vamos á recorrerlo.

En el primer párrafo (página 381) se plantea la cuestión: «...En este caso (si la actividad consciente está limitada á seguir el desenvolvimiento de los fenómenos en el espacio y en el tiempo, á medirlos y á unirlos por los lazos de la causalidad y de la sustancia), como la aparición de los fenómenos no depende de nosotros, y como también se imponen á nosotros las leyes conforme á las cuales los unimos, la impulsión y la dirección de nuestra actividad vendrían de afuera (¿cómo está pensada esta última frase?: del sentido general de los primeros párrafos, se desprende que con retroacción; por consiguiente, cuando dentro de un momento se pasa al problema D, como vamos á verlo, la confusión no es tan grosera. Pero, como no se ha expresado si se piensa con retroacción ó sin ella, ya hay confusión forzosa y considerable: ya está sugerida al lector la creencia de que hay, sobre este problema, una teoría, teoría contraria á la libertad, que sostiene que la impulsión y la dirección de nuestra actividad vienen de afuera; y lo natural es pensar esto sin retroacción. El lector ha pensado, pues, en la solución inertista del L Ⓗ). Sin embargo (*sin embargo:* luego lo que sigue va á oponerse á lo anterior), verdad ó ilusión, nos parece que nuestra vida consciente no está regida (*reglée*) de una manera fatal (este término *fatal,* rico en ambigüedades, se entiende aquí como forzoso, necesario; sugiere una cuestión D, y, por consiguiente, ya la confusión se está haciendo; esta confusión es menor en el pensamiento del autor, que piensa el L con retroacción generalmente, pero grande en el del lector, quien ya está pensan-

(1) Cito por la tercera edición francesa de F. Alcan; París, 1893.

do más ó menos vagamente en la oposición del determinismo (D) y la libertad (L). Sin embargo, es posible que el lector haya entendido la expresión *reglada de una manera fatal*, como equivalente á reglada de una manera necesaria *por el exterior*, lo que sería posible, en parte por la gran vaguedad del mismo término, en parte por la significación recipiente que da á la frase el pasivo «reglada»; en este caso, podría el lector estar todavía pensando sólo en cuestiones L, pero bien pronto va á establecerse resueltamente la confusión) y que á veces se dirige (nuestra vida consciente) hacia fines puestos (*posés*) por ella misma» (sigue el L).

«¿Todas nuestras acciones son fatalmente determinadas? ¿Las hay libres? ¿Se encadenan mecánicamente las unas á las otras como una serie continua de movimientos, en que cada movimiento nuevo es en todo determinado por los que lo han precedido y por las circunstancias con que va á encontrarse, ó bien, al contrario, las hay que no tengan toda razón de ser en los antecedentes? (Ahora, sí, estamos claramente en el D: se discute la relación de los hechos de la voluntad con sus antecedentes. El autor habla de los antecedentes en general, de todos, y no solamente de algunos que serían los exteriores. La confusión, para el lector, ya está establecida). Cuando en nosotros un posible abstracto pasa de la potencia al acto, ¿es siempre únicamente en virtud de su ligazón con los actos anteriores (sigue el D, claro) ó es á veces en virtud de una razón de otro orden y de una iniciativa que nos sería propia?» (...*de una iniciativa que nos sería propia.* Es posible, casi seguro, que el autor escriba esta frase pensando todavía en una forma del D; pero ya, en él mismo, hay falta de precisión. Y, en quien queda definitivamente consolidada la confusión, es en el lector: ya queda éste pensando y creyendo que si los actos de la voluntad dependen rigurosamente de sus antecedentes, entonces el hombre no puede tener iniciativa propia; y que, para poder admitir que el hombre tiene iniciativa propia, es necesario rechazar la creencia en la determinación de los actos por los antecedentes; y, como el lector no piensa con retroacción lo de la iniciativa propia, ó no lo piensa exclusivamente con retroacción, esta creencia que acaba de formarse no es ni siquiera discutible: es una falsedad grosera).

Sigue, en el autor, una frase que muestra cómo él, efectivamente, piensa ahora el problema L con retroacción: «en el primer caso (determinismo) la individualidad humana sería una apariencia; *nuestros actos irían á perderse* (soy yo quien subraya) por ligazones *más y más lejanas*, en el torrente de los *acontecimientos exteriores*, etc.». Se mezclan las cuestiones de retroacción (§§ 6, 20, 21) con todo lo que se está discutiendo... Pero pronto vamos á ver cómo ni aún mantiene el autor consecuentemente este punto de vista, cuando piensa en el L.

«Pero, aunque no hubiera, en el campo de la conciencia, más que

un solo acto sustraído á la ligazón mecánica de los antecedentes y los consecuentes, ya sería bastante para revelarnos la existencia de una causalidad no mecánica» (página 306). Nueva é interesante cuestión: el autor sobreentiende en esta frase que la afirmativa es la solución favorable á la libertad, en la cuestión entre la libertad y el determinismo de que se trata en el capítulo; pero se ve que es otra cuestión: ahora se supone que el determinismo admite que toda causalidad debe ser mecánica, y que la tesis opuesta al determinismo se satisface con que haya casos de causalidad no mecánica, aunque sean siempre de causalidad; de manera que ya no es el D: ¿de qué cuestión se trata? de una íntimamente relacionada con el CD. En efecto: si la conciencia es pasiva, si no agrega fuerza á las del cuerpo, si no desempeña más que una función *constatante* de epifenómeno,—entonces no hay más causalidad que la mecánica, á la que el cuerpo está sometido; si, al contrario, la conciencia es activa, esta actividad agregada á la del cuerpo, puede, ella, no estar sometida á una causalidad de orden mecánico, aunque estuviera siempre sometida á una causalidad, y, por consiguiente, fuera siempre verdadera la solución determinista del problema D. Ahora está pensando, pues, el autor, en el problema CD ; pero no, lo que sería legítimo, considerándolo como un problema independiente cuya solución sería preparatoria como la de una cuestión previa, sino confundiéndolo con los demás que trata como si fueran uno solo.

(Página 387): «Ateniéndonos rigurosamente á la observación del sujeto, la conciencia depone en favor de la libertad: ella nos atestigua que tenemos la iniciativa de algunos de nuestros actos (en este momento se trata clarísimamente del L, y del L pensado sin retroacción ó con poca, *porque es así como se plantea la cuestión la conciencia*. De manera que ya la confusión es absoluta: el autor no mantiene el punto de vista de la retroacción, que hace que los problemas L se parezcan mucho al D y tiendan, si no precisamente á confundirse con el D, por lo menos á plantearlo ó á hacer pensar en él. Por esto habíamos anunciado que el autor no mantendría su punto de vista). A cada resolución voluntaria, sentimos que el partido contrario al que hemos adoptado hubiera podido serlo igualmente por nosotros (transición por la cual va pasando el pensamiento del autor del L al D). Antes de obrar, concebimos, en efecto, como posibles uno y otro, un acto y su contrario (ya pasó al D, en su forma △ relativa á la ambigüedad de los posibles)... el que será preferido no nos determinará (nuevamente el L) mecánicamente (involucración implícita del CD) como una bola en reposo es puesta en movimiento por un cuerpo que la choca (se piensa el L sin retroacción ninguna, atribuyéndose á la tesis contraria á la libertad la solución *inertista* de ese problema)... ¿A qué esa concepción de lo contrario de un acto, si sólo este acto era

posible? (cuestión de posibilidades: el D). ¿A qué esa lucha de razones opuestas, si la resolución estaba predeterminada (D) por estas ó por aquellas, excluídas las otras (nadie sostiene eso; pero no analizo esta frase por no complicar). La verdad es que los motivos no pueden terminar ellos mismos su querella, y que nosotros le ponemos fin (*nosotros le ponemos fin:* vuelta al L) por una razón de fuerza irresistible: nuestra libre voluntad (el L se piensa en forma de un ◉, que es el Ⓥ, puesto que el sujeto, el ser á propósito del cual se plantea el L, no es el hombre entero sino una parte ó manifestación de su espíritu: la voluntad; esto, no muy claro, á causa de la confusión que hay sobre esos motivos, por no expresarse si se los toma en sentido objetivo ó subjetivo...). ¿No nos basta entonces intervenir para romper el equilibrio...? (sigue el L)», etc., etc.

§ 41.—Las dimensiones de esta obra no pueden extenderse más de lo razonable, y, en este momento, lo lamento, porque lo más instructivo que podría hacer sería transcribir todo el resto del capítulo, con su análisis al margen. Este análisis mío, escrito, no podría ser muy preciso, por el tornasoleo constante de la confusión; pero iría sugiriendo y facilitando al lector el análisis mejor que él mismo haría pensando en ese plano más hondo donde se sutiliza más allá de lo expresable. Podemos, sin embargo, llegar casi al mismo resultado de la siguiente manera: yo hago el resumen esquemático de esas veinte páginas, y, en el curso de ese resumen, hago las indicaciones fundamentales; el lector interesado en ahondar estas cuestiones, toma el libro del señor Liard, lee atentamente el capítulo, acompañando esa lectura con la de mi resumen, y hará cumplidamente el trabajo, que, ya en el peor de los casos, sería un buen ejercicio de lógica viva.

Dando, pues, ya por leído el principio del capítulo (la parte á que se refiere mi § anterior), entramos en la página 388. El autor, que está analizando «el testimonio de la conciencia en favor de la libertad», dice que ese testimonio nos atestigua «la acción del yo» (L). Que «sin la libertad esa acción sería ininteligible»: esto es cierto, y aún tautológico, si se sigue tratando del problema L, y, en efecto, en problemas L sigue pensando principalmente el autor en este párrafo, si bien los piensa preferentemente en forma de ◉, pero no sin que, entre la oscilación de sentidos del L Ⓗ al L Ⓟ y al L Ⓥ, tornasoleen también cuestiones D: «Supongamos que haya en nosotros instintos, inclinaciones, hábitos, sin una potencia superior á esas razones de obrar variadas (esa potencia superior forma el sujeto de un ◎, en el pensamiento del autor: se trata, más ó menos, de un Ⓟ). Cada uno de nuestros actos será determinado por una ú otra de esas tendencias (aquí parece que pasara el D; se trata de actos y de determinación de actos; pero vamos á ver en seguida de qué problema se trata realmente), y la trama continua será, con la conciencia en más, semejante

á la red de los fenómenos físicos (sigue pareciendo el D. Se verá en seguida que no es. Habrá sido, sin embargo, sugerido al lector). Entonces, ¿dónde estoy yo, en ese tejido compacto... Se dirá que lo que me determina son *mis* instintos, *mis* inclinaciones, *mis* hábitos, *mis* pasiones, y que así *yo* soy verdaderamente la causa determinante de mis actos? Pero para que todo eso sea mío, es necesario que yo me lo atribuya, y ¿cómo hacerlo si yo no me distingo de ello? (El problema es, pues, un ◎; el L Ⓟ, pero pensado en su forma alotrópica L'Ⓟ: por eso se hablaba antes de actos; de manera que. por ahora, el autor no es demasiado inconsecuente, ni el fondo de su pensamiento, demasiado confuso. Sigue el párrafo con fórmulas de ese problema L'Ⓟ (puede convenir ver el cuadro, página 38): «Si todo es determinado en mí por inclinaciones preexistentes....» y se continúa con fórmulas L: «autómata consciente», «espectador inerte». «acciones en que no figuro para nada», «papel pasivo», «mis capacidades», «acciones que correrían fuera de mí», «acción de aquellas cuya producción no me pertenece verdaderamente», que «no es mía»; pero, de cuando en cuando, cruza alguna expresión del vocabulario del D («acción determinada»), y acaba el párrafo con esta frase en que se afirma la libertad (L): acción que «emana de mi iniciativa, de mí mismo», pero que no está pura de confusión, como bien lo muestra esta otra frase anterior: «si es mía, no está *prise* en la cadena mecánica de los antecedentes y de los consiguientes...»: se ve que aquí hay, por lo menos, dos confusiones: la de pensar el determinismo (problema D) en oposición con la libertad (problema L), y la de dar por sentado que, en caso de haber determinismo, éste ha de ser mecánico.

En el párrafo siguiente se exponen argumentos de los «adversarios de la libertad». Primero plantea el determinismo (D), bien, salvo una confusión posible á causa del empleo de la expresión «nuestros motivos». Sigue esto: «...no obramos jamás sin poder dar cuenta de las razones que nos han determinado á ello». *Nos* han determinado: cuestión sobre libertad de seres: el L, nuevamente; en especial, un L ◎, si «razones» se entiende en sentido subjetivo, como es evidentemente la intención del escritor. Sigue, en nombre de los adversarios de la libertad, distinguiendo el determinismo psicológico del mecánico, con lo cual se tiende á aclarar una confusión que se había producido antes. Se pasa á la cuestión de los motivos (páginas 390 á 391). Hay grandes confusiones, como esta: «ella (la voluntad) es determinada en el sentido en que se resuelve»: el lector está ya bien preparado para notar, sin indicaciones, que aquí se aplica á un ser (aunque sea abstracto) lo que se ha supuesto ó inferido para los actos.

Después de concluir la argumentación de los adversarios de la libertad, el autor entra á conciliar los dos sistemas. Viene, entonces,

una parte debilísima del capítulo (páginas 393 y siguientes). Primero, se sugiere que, en las épocas en que la historia «se desenvuelve con lenta regularidad», no hay libertad, en tanto que cuando su curso regular se interrumpe y perturba (revoluciones), se revela «una espontaneidad que se pone de través en la corriente, en apariencia fatal, de los acontecimientos, para cambiar su curso». Es como si se pensara que los terremotos ó los cataclismos geológicos, son fenómenos menos «determinados» ó más «libres» que el desgaste de las montañas ó las formaciones aluviónicas. En seguida, parece sugerirse que aún aquellos actos bruscos son determinados; y se concluye con esta frase: «No es, pues, en el desenvolvimiento de la humanidad á través de las edades, donde hay que buscar la libertad» (página 395). Y, con esto, empieza un paralogismo curiosísimo, que lleva al autor, defensor de la libertad, á irla negando, restringiendo cada vez más: ¿«La encontraremos en el círculo más restringido de nuestras relaciones con los otros hombres, en la historia individual? Tampoco» (395); y siguen, después, otras restricciones.

Llamo la atención sobre la interesantísima psicología de ese paralogismo. Depende la confusión fundamental, de oponer (confundiendo L y D) libertad á determinismo. *Como el autor, á medida que profundiza, va fundando más hondamente el determinismo de los actos, se cree obligado á ir restringiendo la libertad de los seres.*

A veces, para mayor confusión, cruza el CD: «Se ha hecho consistir á veces la libertad en el poder de modificar los movimientos que tienen lugar en nuestro organismo». Parece evidente que el sujeto de esa frase es la conciencia. Y es efectivamente ese problema CD el que, un momento después, sale á flor de pensamiento y viene á complicar más de confusiones la solución que el autor ofrece al fin. Veamos como:

«De ordinario no se presta una atención suficiente á ese poder de las ideas; es, sin embargo, un hecho considerable en la historia de nuestra vida mental, y es quizá por haberlo desconocido y despreciado, por lo que numerosos sistemas han seguido un camino falso á propósito de la cuestión que nos ocupa. Es inevitable equivocarse sobre la libertad, negarla ó desnaturalizarla, si no se ha determinado de antemano todo lo que constituye su materia. Mostremos, pues, desde luego, que la idea tiene por sí misma una potencia espontánea de realización» (páginas 309 á 400).

El pensamiento del autor sigue, ahora, una marcha que importa una doble confusión, que es quizá, desde nuestro punto de vista, la más interesante de todo el capítulo (400 á 404. Desearía que se leyeran con atención esas cinco páginas).

La primera confusión consiste en esto: el autor demuestra (bien, y con hechos bastantes) la realidad de esa «potencia de realización»

de las ideas. Pero se ve claramente que él no se da cuenta, ó, en todo caso, no tiene presente en ese momento, que esa conocida ley psicológica de la tendencia de las ideas á realizarse, ley formulada y comprobada en el plano de la ciencia experimental, no implica solución alguna del problema **CD**, y puede adaptarse, tanto á la hipótesis de la conciencia activa, como á la hipótesis de la conciencia no activa (V. § 17). En el primer caso, esa potencia ó fuerza de las ideas es una manifestación de la actividad de *p* (figura 4, página 27); en el segundo caso, es manifestación de la actividad de *o* reflejada en *p* (figura 3, misma página). El estado mental en que el escritor conduce la discusión, lo lleva á ir tomando las pruebas de la tendencia de las ideas á realizarse, como pruebas ó signos de la influencia activa del espíritu sobre el cuerpo. Si el lector examina la conclusión final del capítulo (fundamentalmente en la página 404), notará la acción paralogizante de esa confusión.

Y la otra confusión (cuando hablo de dos confusiones, y en todos los casos análogos, ya lo he dicho, esquematizo. La expresión falsea el pensamiento, y el que comprende tiene que restablecerlo. Lo que hay en nuestro caso es un tornasoleo ondeante de acepciones y conclusiones que se confunden), consiste en ir estableciendo una solución (libertad) del problema L, y servirse después de esos hechos y argumentos para dar por establecida una solución (indeterminismo) del problema D. Véase: «*Nosotros* estamos siempre en relación con (*nous tenons à*) el exterior por las impresiones que *nosotros* (expreso y subrayo los pronombres personales) recibimos de él incesantemente, y por las inclinaciones que á él *nos* llevan (*portent*); sin embargo, *nosotros* estamos libertados de él.» Continuamente *nosotros:* el problema de seres. Se trata de si dependemos ó no dependemos, nosotros, seres. «Terminada la crisis de que hablamos (reflexión sobre las inclinaciones, que transformaría el mecanismo en finalidad) *nosotros nos* pertenecemos verdaderamente, porque podemos entonces conferir*nos* la ley de *nuestro* desenvolvimiento». Sigue la fórmula del L. Complicación: si se pensara con retroacción y profundamente, podría ser el ⚠, en lo relativo á los comienzos absolutos; de manera que se va pasando mentalmente al D, *pero sin más bases que los hechos y argumentos que fundaron la libertad en el* L). Sigue desarrollándose la demostración, y su conclusión es esta: «Por la reflexión pasamos, pues, de la necesidad á la contingencia» (D!).

La contingencia sale aquí como de una *boîte à surprise.* Ninguno de los hechos anteriores la supone; ninguno de los argumentos anteriores la prueba. Por una parte, puede el sujeto ser causa de sus actos, sin que éstos sean contingentes; por otra, la existencia de la causa final *como fenómeno psicológico* es tan compatible con el determinismo, que lo sería hasta con el determinismo puramente mecá-

nico que habría que admitir si se admitiera la solución negativa del problema CC, en el cual caso, sencillamente, cierta actividad de cierto elemento nervioso se manifestaría psicológicamonte como concepción de fines, como voluntad de realizarlos, etc. Pero el lector que no haya hecho las distinciones necesarias (y no las hace quien no haya empezado por distinguir bien los problemas) cae fatalmente en la confusión del autor.

Ésta continúa hasta el fin del capítulo.

IV

§ **42.**—La obra *Le Cerveau et l'Activité Cérébrale* de A. Herzen [1], trata estas cuestiones (no hay que decir que como una sola), especialmente en el capítulo III y en el apéndice de la Segunda Parte.

La definición inicial es esta (página 156): «Por libertad *moral*, interior (de otro modo llamada *libre arbitrio*), se entiende una «facultad» que permitiría al hombre querer una cosa más bien que otra, independientemente de toda causa ó motivo, externo ó interno, que venga á determinarlo á tal ó cual resolución ó decisión.»

Nada más interesante que el análisis de esta definición. Es completamente ambigua, y engloba cuestiones L y cuestiones D en una confusión tal, que el que deja pasar la frase sin crítica ya está condenado á no pensar claro.

«Que permitiría *al hombre* (se trata de un ser) .. querer... independientemente de toda causa... que viniera á determinarlo...»; esta frase, esqueleto gramatical de la definición, es la expresión del problema L Ⓗ; saber si un ser, *el hombre*, es *independiente* de *causas* que deben ser entendidas como causas que no son el hombre, puesto que se dice que *viniera á determinarlo* Se piensa, con motivo de tales expresiones, en el problema L Ⓗ.

Pero, por otra parte, estas expresiones: «una cosa más bien que otra», «tal ó cual resolución ó decisión», sugieren cuestiones D sobre la contingencia ó posibilidad en más de un sentido de esas voliciones, resoluciones ó decisiones; de esos *actos* del hombre.

Y aumentan mucho más todavía la confusión, estas expresiones: «causa ó motivo, externo ó interno».

Prescindiendo de la ambigüedad, ya analizada, del término «motivo», he aquí cómo agrava la confusión el término «interno»:

En primer lugar, no se sabe si *causa ó motivo interno* será fisiológico ó psicológico. Podría entenderse una ú otra cosa. Si es fisiológico, entonces se supone que los libre-arbitristas postulan actos inde-

(1) Cito por la edición francesa de J.-B. Baillière et Fils, París, 1887.

pendientes de las causas de acción orgánicas, las cuales, entonces, sólo pueden ser resultado de la actividad de una conciencia que no estará limitada á ser un simple epifenómeno, con lo cual se involucra el problema ⚭: cierto es que el que admita la solución afirmativa del ⚭, admite la afirmativa del L Ⓗ; mas no al contrario; esto, no lo distingue el lector, de manera que es una nueva confusión. Si se piensa esa causa ó motivo interno como algo psicológico, será un estado de conciencia (probablemente de orden intelectual), y, como se dice que ese motivo ó causa *viene á determinar al hombre*, se lo pensará, á causa de la estructura de la frase, como algo que no es el hombre; luego, por «el hombre», se tiende á entender, no todo el hombre, propiamente, sino una parte del hombre (puesto que se habla de algunos de sus propios estados de conciencia como de algo que viene á determinarlo, de algo con respecto á lo cual es independiente) de donde la confusión entre el problema L Ⓗ propiamente dicho y un ©.

En segundo lugar, cómo no se sabe bien de qué manera ha de entenderse esto de *ser determinado por causas internas*, resulta que, además de la tendencia psicológica de que acabamos de hablar, ó sea de la tendencia á pensar un ©, la expresión produce otra tendencia: la de pensar, no en el ser, porque no es natural pensar ó discutir sobre la dependencia de un ser con relación á sí mismo (en nuestro caso, á una parte de sí mismo), sino en sus actos, porque es á éstos á los que resulta natural considerar en relación con toda clase de causas, tanto las exteriores al ser como las interiores á él (que son parte de él). Nueva causa psicológica para pensar cuestiones D.

¡Y esto no es más que un análisis grueso!

§ **43.**—A cada momento siento la necesidad de interrumpir mi exposición para insistir sobre esto:

Los análisis, en la forma en que los hago, en la forma en que forzosamente hay que hacerlos por medio del lenguaje, esquematizan, y presentan el estado mental de confusión, distinto de lo que es en la realidad psicológica. Cuando yo muestro que una frase, como la anteriormente analizada, se entiende en dos sentidos,—como tengo forzosamente que expresar de un modo claro cuáles son esos dos sentidos, y explicarlos separadamente, tiendo á sugerir la creencia de que la persona en cuya inteligencia está la confusión (autor ó lectores), piensa con la misma claridad las dos significaciones, y piensa cada una individualmente, aunque piense las dos al mismo tiempo. También se sugiere la creencia de que la confusión que ha de resultar ha de ser una determinada, la misma para el autor y para cada lector y para cada momento. Todo esto es falso y grosero. Ante todo, si bien es posible y no muy raro el caso de que se confundan dos ó más significaciones que se piensan claramente, lo más frecuente, lo más psicológico, es que no suceda así: de hecho, las significaciones están

concebidas de una manera indistinta, incompleta; para hablar con más exactitud, lo que se confunde son las tendencias á pensar de uno ú otro modo. Después, ni siquiera es propio decir que están *las dos* significaciones mezcladas: pasa aquí, en estos casos más complejos, algo que W. James nos explicaría muy bien; algo como aquel caso de las sensaciones, en que decimos erróneamente que dos ó más están mezcladas, cuando lo que hay es otra sensación parecida á una y á otra. El psicólogo supo ver, y el escritor supo explicar, que, cuando saboreamos el café con leche, no experimentamos dos sensaciones adicionadas: el gusto á café *más* el gusto á leche; sino un estado de conciencia, el gusto á café con leche, que se parece algo al del café, que se parece algo al de la leche, que recuerda el gusto del café, que recuerda el gusto de la leche, pero en el cual sería ficticio distinguir los dos sabores. En nuestro caso, que no es más que la aplicación de lo mismo á psiquismos más elevados y complejos, habría que mostrar cómo, cuando se habla de personas que piensan una expresión ó frase en más de un sentido, que confunden dos teorías, etc., frecuentemente el lenguaje nos traiciona, pues lo que hay es un estado mental confuso, del cual, decir que contiene las distintas concepciones, es tan ficticio como decir que el sabor del café con leche contiene el sabor del café y el de la leche. Finalmente, trátese del escritor ó del lector, la confusión real, la confusión psicológica, no es igual á la que obtenemos nosotros por el análisis reflexivo del significado de las frases: la confusión psicológica no se superpone á la confusión lógica; la confusión de hecho, no es generalmente la confusión en que se incurriría si, perdóneseme la paradoja, confundiéramos como sería razonable hacerlo. Por eso, un lector dado confundirá á su modo, y otro lector confundirá al suyo, y aun un mismo lector podrá confundir de modos diferentes según los momentos. Sólo el que comprenda bien todo esto, tendrá bastante perspicacia para no ser víctima de nuestro esquematismo y suficiente benevolencia para no reprochárnoslo.

§ **44.**—Después de aquella definición, el autor ya no podrá pensar sino confusamente. Así es: abre la discusión con esta afirmación absoluta: «... nuestro punto de vista científico nos obliga, como consecuencia lógica inevitable de todo lo que precede, á declararla (á la libertad) una ilusión». Desde este momento, ya quedará entendido que el sentimiento de la libertad es ilusorio; y, como el autor ha confundido los dos problemas, se pensarán como falsas la solución indeterminista del D y la libertista del L, sin discernirlas, y como ilusorios la creencia, sentimiento, idea, conciencia, etc., del indeterminismo, y la creencia, idea, sentimiento, conciencia, etc., de la libertad; estado mental ilegítimo, pues si bien podría haber ilusión en ambos casos, como podría no haberla en ninguno, también podría haberla en un caso y no en el otro.

«... científicamente hablando, la libertad consiste en *poder seguir sin obstáculos las leyes de nuestro propio ser»* (página 157). Esta frase puede entenderse de tal modo que resulte absolutamente exacta. Pero, á causa, por una parte, de su estructura (por tener un sujeto), y á causa, por otra parte, de uno de los términos (seguir), da lugar á un modo de entenderla que es el más frecuente de hecho, y cuyo análisis es muy interesante:

Si se dijera que los actos de un ser se explican por las «leyes de ese propio ser» (combinadas, naturalmente, con las leyes del mundo exterior), hablaríamos un lenguaje bastante claro, y haríamos una afirmación relativa al problema D, una afirmación determinista, que sólo diferiría de la forma en que se expresa esa tesis en el enunciado de ese problema, por el uso del término *leyes* (hablar de explicar por leyes, en vez de hablar de explicar por fenómenos antecedentes): aunque este término, tal vez, introduce alguna complicación, estamos claramente en el susodicho problema D, y, ni tenemos tendencia á salirnos de él, ni contrariamos con ninguna de nuestras expresiones la tendencia del lector á ponerse en el punto de vista de ese problema. No así si nos expresamos como nuestro autor: se habla de «seguir leyes», y, cuando se habla así, se sugiere la idea de un ser que obedece á algo exterior á él; por consiguiente, de un ser sometido, obligado, constreñido; de un ser pasivo; de un ser no libre en el sentido L. Las leyes, que no deberían ser concebidas sino como proposiciones que resumen ó enseñan cómo ocurren los hechos, son concebidas como potencias que hacen obrar (recordar á Comte y todo lo que tienen de sensato y justo sus explicaciones sobre el estado metafísico). El mismo estado mental hay en el autor (sin duda que podría lógicamente no haberlo; pero psicológicamente, lo hay: se ve, se siente), cuando continúa su frase así: «... lo que no es absolutamente el poder de *dictar* esas leyes ó de *dirigirlas*, como se lo figuran los defensores del libre albedrío». Acostumbrado como estoy á analizar la psicología de los autores que escriben sobre estas cuestiones, me bastan esas frases para prever con seguridad de acertar que un «determinista» de esta clase, hecho determinista fundamentalmente por argumentos del D, pero que confunde el D con el L, ha de creer justificada por esos argumentos la solución negativa (inertista ó anti-libertista) del L, no sólo con retroacción (si llegara á pensar así) sino también sin retroacción, en esa forma en que es grosera y evidentemente falsa Así sucede, en efecto, y recomendamos la lectura de esa Segunda Parte, con su Apéndice, como un buen *specimen* de la psicología de estas confusiones: en ciertos pasajes, el autor defiende la libertad en el sentido L; pero, en otros, lo lleva á combatirla su confusión de L con D, porque sostiene la tesis determinista en éste último, y no la distingue de la solución anti-libertista del primero, ni, dentro del primero, distingue

entre el L simple y el Lr. Así, en tanto que en la página 159 explica como legítimo el sentimiento de nuestra libertad (L), porque allí está pensando directamente sobre los hechos, y no arrastrado por teoría,—ya en la página 160—la siguiente—empieza su pensamiento á tomar una marcha que lo va á llevar á una actitud contraria: el proceso (debe seguírselo en la obra) es este: cita el argumento de los «sostenedores del libre albedrío» basado en la conciencia de la libertad, y, al suponerlo enunciado por ellos, le da una forma tal que «libertad» querría decir principalmente la solución indeterminista del problema D. Naturalmente el autor, contrario á esa solución, pasa á mostrar que ese sentimiento no tiene ni la universalidad ni la autoridad que se le atribuye; y, en el curso de la discusión, se ve bien como subsiste, continua ó por lo menos intermitentemente, la involucración de L y D; ejemplo: esta frase «... pero no se desprende en manera alguna que pueda cambiar de decisión sin una causa que se la haga cambiar», frase que se piensa ambiguamente, pues, por una parte, sugiere la cuestión de la relación causal de los hechos y sus antecedentes (D), y, por otra, como se habla de «causa que *se la haga* cambiar (la decisión, al hombre), se piensa en el L; y el resultado es que cuando, concluído ya ese capítulo, entra el autor (Apéndice, que empieza en la página 173) á mostrar qué es «lo que mantiene la ilusión del libre arbitrio», está en un estado mental en que declara ilusorio al «libre albedrío», no sólo en uno de los sentidos que él da á ese término (indeterminismo en el D), sino en el otro que también le da, á saber: libertad en el L, y aún sin retroacción. El lector señalará fácilmente frases y pasajes; yo cito aquí, sólo, la más característica (página 174): «... y, mientras más crece la importancia del acto, menos se admite la libre decisión del individuo; siempre se reconoce más la eficacia de los motivos exteriores». De los motivos EXTERIORES: el autor, contrariamente á lo que sostuvo en otros pasajes, identifica ahora el «determinismo», su tesis, con la afirmación de que el hombre depende de causas de acción *exteriores;* de lo que no es el hombre. (Recomiendo también el párrafo en que está esa frase, como ejemplo de la confusión entre el punto de vista de los actos y el de los seres (§ § 4, 5, 6): véase cómo se piensa en seres determinados por sí mismos (lo son sus actos; no los mismos seres), y cuán confusamente se piensa á causa de ello).

Otra frase digna de citarse hay más adelante: «... así la psicología fisiológica no ha llegado todavía al conocimiento de la relación constante entre la organización especial de cada individuo, las influencias *que lo hacen obrar* (yo subrayo) y las reacciones que de aquí resultan».

Pero lo más característico de todo, en el mismo sentido, sería ver cómo acaba el autor por transcribir y adoptar los conocidos pasajes de Spinoza, en que se identifica al hombre que obra con la piedra que cae, y también otro de Priestley, en que está la usual comparación con la ba-

lanza; sin embargo, reservo estos pasajes, y suspendo aquí el análisis de esta obra, porque me propongo hablar en otro lugar de esas explicaciones de Spinoza, como también de una tesis de Schopenhauer (el hombre es libre de hacer lo que quiere; pero no de querer lo que quiere), que también nuestro autor adopta y desarrolla.

V

§ **45.**—De la obra *The Free-will problem in modern thought*, por William H. Johnson [1]:

(Páginas 52, 53 y 54): «Todos los argumentos en favor del determinismo son la expresión, en diferentes formas, de la exigencia teórica de la universalidad de la causación (D). Si A es elegido en lugar de B (aquí hay asociaciones del D △, porque se trata de la posibilidad ó imposibilidad de los *hechos* diversos A y B, y asociaciones del L, porque elegir supone un sujeto que elige) es necesario que haya alguna razón para hacer esa elección particular (sigue un estado mental de la misma índole), y esta razón (cruzan confusiones sobre los dos sentidos de «razón», como pensada y como causa material de acción), sea que se la encuentre en un estado del cerebro, ó en las voliciones de los antepasados (esta causa puede ser la misma anterior, si las huellas de las voliciones de los antepasados ó de sus concomitantes fisiológicos están representadas por el estado cerebral) ó en la coerción (*constraint*) de un motivo prevalente (el espurio), es una condición antecedente (D, ahora en su forma △) que determina la elección (á causa de este término interfieren nuevamente asociaciones del L) tan ciertamente como cualquier causa física (asociaciones del ⚭) determina su efecto (D △).

Los argumentos positivos en favor del indeterminismo (naturalmente: siempre se piensa en *la* cuestión y en las *dos* soluciones) son prácticamente reducibles á dos. El primero es la llamada conciencia de la libertad, «la inmediata afirmación de la conciencia de que en el momento de la acción somos libres». (Ahora es el L, claro. Y hasta se emplea una frase: «en el momento de la acción», que muestra que dicho problema es pensado sin retroacción). El segundo es de orden ético, y es que la libertad de elección (ahora veremos en qué sentido) es un postulado necesario para la interpretación de los hechos de nuestra naturaleza moral. Es la convicción, en los términos del profesor James, de que lo que debe ser puede ser (ahora es el D: el D △), y de que los actos malos no pueden ser predeterminados (*fated*), sino que pueden los actos buenos ser posibles en su lugar (el D △, claro).

---

(1) Macmillan, 1903.

El argumento psicológico en favor de la libertad es la llamada conciencia de la libertad, ó la conciencia de un poder selectivo y directivo (vuelve el L), en virtud del cual nosotros podemos, dentro de límites, controlar el curso de nuestro pensamiento y de nuestra conducta (el L, confusamente). Es un deber formarse una idea tan clara como sea posible de lo que realmente es el testimonio de nuestra conciencia.... Se concederá en general que significa muy por lo menos esto: que en la formación, y, por consiguiente, en la realización de nuestros propósitos, nosotros (se ve que ha pasado al L), como individuos psíquicos (interesantísimo: de pronto aparece el ⓁⒹ, y se mezcla también!) somos causalmente eficientes (tesis afirmativa del L, en general). En su sentimiento de la libertad, la conciencia no testifica.... [1] Testifica, sin embargo, que el individuo es realmente un actor más bien que un pasivo espectador en el juego de la vida (el L clarísimo. Nótese, lo que es muy importante, que, habiéndose al principio planteado el D, después no se discute casi; se discute el L, y la impresión de evidencia que produce su solución afirmativa, *se extiende psicológicamente*, por la confusión, á la solución indeterminista del D), que sus acciones son determinadas *por* él (el L'. Sigue aplicándose la observación anterior) y no *por medio* de él (*for him*) por algo que está afuera de su propia personalidad (sigue el L', clarísimo Planteado en esta forma el problema, debería ser imposible confundirlo con el D).... Si el sentido del poder causativo es una ilusión (el autor ha hecho sentir que no lo es), como el determinismo mecánico debe sostener...» [2] Etc. La palabra *determinismo*, aunque vaya calificada de *mecánico*, sugiere el ; y continuará en la mente del lector la extensión ilegítima de la impresión de evidencia de la tesis libertista, á la indeterminista. La utilización involuntaria de esa impresión, que, en la oscilación, en el tornasoleo de sentidos, está pasando continuamente de una creencia á otra diferente, es el hecho más notable en la psico-lógica del pasaje.

Pasa el autor, sin solución de continuidad, á una pretendida explicación de lo que sería, según la hipótesis determinista, la ilusión del libre arbibrio: esa explicación es la de Münsterberg, por la cual «la voluntad,... es resuelta en un complejo de presentaciones ó sensaciones». Y es evidente que, ahora, está tratando otro problema: el Ⓥ, el *emboité de la voluntad*, que Münsterberg vendría á resolver negativamente. La misma observación hay que hacer sobre esta cita de Löeb, que viene en seguida: «La voluntad es sólo una función del

---

(1) Se comprende que, cuando suprimo partes de los pasajes que cito, lo hago por brevedad. En tales casos, me preocupo muy escrupulosamente de que la supresión no dañe al pensamiento del autor.

(2) Páginas 53 y 54.

mecanismo de la memoria asociativa». (En realidad, esta cita, y la de Münsterberg, serían, más bien que soluciones negativas del Ⓥ, explicaciones psicológicas en que podría basarse su solución negativa).

Algunas citas más:

«En general, puede decirse que la discusión toma ahora un más amplio carácter que nunca, siendo su «*storm-center*», en el presente, la relación entre el cuerpo y el espíritu». [1] Mal modo de presentar los hechos: como lo hemos visto, la relación entre el cuerpo y el espíritu, considerada bajo cierto aspecto, constituye en efecto un problema de libertad (el Ⓓ, asimilado á los L). Pero no hay que sugerir que ese es el centro de «*la* cuestión», sino que, de los problemas ilegítimamente involucrados, hoy se discute mucho ese, lo que da un aspecto especial á lo que de hecho es *la* cuestión.

Página 50: «¿Puede el hombre, por el ejercicio de su voluntad, vencer ó modificar las disposiciones con que nació, ó es cada pensamiento y cada acto controlado por ellas? (el espurio del carácter, en forma larvada: gran confusión). Esta es realmente la cuestión psicológica de la relación de la volición con las previas tendencias y hábitos (¿cómo va á ser la misma cuestión? esta de ahora parece el Ⓥ, con retroacción; pero pensado confusamente), y se discute mejor en esta forma (continúa el autor afirmando expresamente que se trata siempre de la misma cuestión; y lo que hace es hacer pasar un kaleidoscopio de fórmulas confusas, como la que sigue): Cuando nacen motivos en conflicto: ¿es el hombre capaz (asociaciones del L Ⓗ) de elegir uno ú otro de ellos (pido especialmente que se vea § 38), ó es la elección inevitablemente (esta palabra sugiere que la tesis «determinista» implica la solución negativa del L Ⓗ) determinada de antemano (por la confusión analizada en el § 38, se ha pasado al D) por previas tendencias á la acción?»

Página 66: «... y él mismo sentía, seguramente (Hércules, en la alternativa de escoger entre una vida heroica y una vergonzosa), ser más que un espectador interesado que esperara,... la solución del conflicto. Él sentía, podemos decir, que tenía esta solución en su propio poder... Aquí, pues, reside el argumento moral en favor de la libertad de la voluntad: es la creencia de que dos posibilidades están abiertas, y de que está en poder de uno hacer actual á una ú otra de ellas, la que hace imperativo al deber... etc., etc.» Mezcla del L y el D: *espectador que espera*, L; *dos posibilidades*, D.

---

(1) Página 11.

CAPÍTULO III

Mi plan, al disponer la composición de esta obra, es el de dejar para su segunda parte, entre otras cosas, el análisis de los pasajes de los pensadores originales, del cual sólo se podrá obtener la principal utilidad después que se haya hecho la discusión de los problemas. Pero, siendo mi intención aquí mostrar cuán extendidas están las confusiones y cuán poderosamente influyen sobre la manera como dichos problemas son pensados, voy á citar algunos pasajes de dos de los escritores contemporáneos más potentes y originales: W. James y H. Bergson, cuyos admirables análisis han transformado la ciencia psicológica, y aseguran por sí solos á sus autores un puesto de excepción en la historia del pensamiento del hombre, aún sin tomar en cuenta los méritos del uno como moralista y del otro como metafísico. Más adelante me propongo tratar de las doctrinas de ambos, en cuanto al objeto especial de mi estudio; pero lo que en este momento deseo, es hacer sentir al lector esta impresión: ¡cuán grandes serán esas confusiones, y cuán potente fuerza la inercia histórica que las engendra y mantiene, si pueden influir sobre tales inteligencias! Anticipo, pues, unas pocas citas, que bastarán á tal objeto.

§ **46.**—En los *Principios de Psicología,* de James (1), después del extenso análisis sobre la voluntad, su relación con las ideas, el esfuerzo, se entra en estos términos á *la* cuestión, que el autor, también, piensa como una: «Si admitimos, en consecuencia, que nuestros pensamientos *existen,* debemos admitir que existen á la manera como nos aparecen, á saber: como cosas que sobrevienen unas tras otras, á veces con esfuerzo y á veces con facilidad; siendo la única cuestión, esta: el esfuerzo cuando existe ¿es una función fija del *objeto,* que éste último impone al pensamiento? ó es una «variable» independiente tal que, con un objeto constante, una cantidad mayor ó menor de él puede ser hecha?» (2)

(1) *The Principles of Psychology*, New York. Henry Holt and Company, 1893. Vol. II.

(2) Página 571. En la traducción de este como de muchos pasajes, me inclino más á la fidelidad que á la corrección, en vista del fin especial para que traduzco.

¿Qué problema acaba de plantearse? Analicemos: se pregunta, no si el esfuerzo es una función fija, sino si el esfuerzo es una función fija *del objeto:* una función fija del objeto, *que este último impone al pensamiento.* No se pregunta si el esfuerzo es una variable en absoluto, en abstracto, sino si es una variable *independiente;* una variable independiente, tal que, *con un objeto constante* (no con *todo constante,* sino con *un objeto* constante, solamente; el sujeto en que se piensa no se da como dato constante), una cantidad mayor ó menor de él puede ser hecha. Se ve, pues, que, en ese momento, en el pensamiento del autor existe, como única, ó en todo caso como muy predominante, la concepción de un problema de fórmula L., ó, tal vez más precisamente, de fórmula L': problema para seres. Se trata de un ser, de un sujeto (ó de sus actos), considerado en sus relaciones con lo que no es él. Si el objeto de que se habla es el mundo exterior, lo objetivo, el sujeto será el hombre, y el problema tendería á ser el L' Ⓗ. Si el sujeto del esfuerzo es solamente una parte del espíritu (y parece este el verdadero sentido, aunque haya alguna confusión al respecto) una parte del espíritu de la cual no forman parte, á la cual se consideran exteriores las ideas, entonces el problema tiende á tomar la fórmula L' Ⓒ, sea Ⓥ ó Ⓟ. Pero, en cualquier caso, se ve que se piensa, no en la determinación ó indeterminación de actos en absoluto, sino en la determinación ó indeterminación de actos con relación á lo que no es un cierto sujeto: es, realmente, la fórmula L.

He aquí, ahora, cómo continúa James: «En verdad, éste (el esfuerzo) nos aparece como indeterminado, y como si, aún con un objeto que permanece el mismo, pudiéramos hacer más ó menos (esfuerzo) á nuestra elección. Si realmente es indeterminado, *nuestros actos futuros son ambiguos ó no predestinados:* en términos corrientes, nuestras voluntades son libres». Llamo especialmente la atención del lector sobre ese pasaje: he subrayado en él la frase en que aparece una conclusión nueva é ilegítima que no se desprende de lo dicho anteriormente. James está considerando actos (esfuerzos) del hombre, *con relación al objeto,* según lo ha dicho expresamente; y cierta apariencia le ha sugerido la hipótesis de que sean variables aún permaneciendo el mismo el objeto («*with an unchanging object*»); piensa, pues, en la indeterminación relativa, con respecto á (T—A) (§ 11): problema L' Ⓗ. Cuando, en seguida, dice: «si realmente es indeterminado», aún se podría entender ese indeterminado en el mismo sentido relativo; pero el autor concluye, de esa indeterminación, que nuestros actos futuros son «ambiguos ó no predestinados», y esto implica la mayor de las confusiones: de la indeterminación de que ha hablado antes, indeterminación relativa (con relación á lo que no es el sujeto: problema L) no se desprende la indeterminación absoluta (con relación á todo; con relación al objeto más el sujeto: problema D) que va

implicada en la imprevisibilidad, en la ambigüedad de futuros. Y, para complemento de confusiones, el autor, al hablar, al mismo tiempo, de «voluntades libres», introduce también el punto de vista de los problemas ◉. No se hace, ni aún se intenta hacer, la menor distinción; y la confusión, en tan distinguido pensador, resulta tan grosera como en los escritores comunes. «Si la suma de esfuerzo no es indeterminada (equívoco, siempre, entre el sentido absoluto de esta palabra, y el relativo) sino relacionada de una manera fija con los objetos mismos (con los objetos; determinada con relación á los objetos, solamente; sentido relativo de la palabra determinado; punto de vista de los problemas L') de tal manera que cualquier objeto que en un tiempo dado llena nuestra conciencia, estaba desde la eternidad destinado á llenarla *«then and there»* (tendencia psicológica hacia el D̄, hacia una cuestión de determinación absoluta, ó más precisamente, de predeterminación: problema D △), y *«compel from us»* (vuelta al L̄!) exactamente el esfuerzo, ni más ni menos, que nosotros le concedemos (se ve la continua confusión entre las tesis negativas, confundidas una con otra, y las tesis afirmativas, confundidas una con otra, del problema D y del problema L) entonces nuestras voluntades son libres (problema LⓋ; todavía confusión, dentro de la fórmula L, entre L Ⓗ y los ◎) y todos nuestros actos son preordenados.» Realmente, parece imposible: esta identificación ilegítima de soluciones distintas, de cuestiones distintas, se encuentra, ya sabemos, en todos ó casi todos los escritores; pero, en pensadores de esta altura, la regla es que aparezca más velada; no tan patente en las palabras, ni acusada tan claramente por esa oscilación grosera y brusca que ocurre en el mismo párrafo, hasta en la misma línea.

«*La cuestión de hecho en la controversia sobre el libre arbitrio es, pues, extremadamente simple* (una controversia. un problema, una cuestión: todo falsamente simplificado). Se refiere solamente á la suma de esfuerzo de atención ó consentimiento que nosotros podemos en un momento dado producir (v. § 38) La duración y la intensidad de ese esfuerzo, ¿son funciones fijas del objeto ó no lo son?». (Este es un problema L: si «el objeto» es lo exterior, lo objetivo, es el problema de la libertad del hombre; si «el objeto» es el objeto del pensamiento considerado como un estado de conciencia al cual se aplica el esfuerzo, sería un ◉; pero siempre un L,—y la confusión fundamental del autor está en sacar del problema planteado así, consecuencias relativas á la determinación ó indeterminación de los actos con relación á todos los antecedentes de éstos, consecuencias relativas á la previsibilidad ó imprevisibilidad de los actos, etc.).

Fácilmente se pueden indicar, en esta misma y en otras obras de James, pasajes en los cuales los términos «libre arbitrio» ó «liber-

tal», «determinismo», etc., considerados siempre como las dos soluciones de un mismo y solo problema, se toman, ya en un sentido, ya en otro. Así, y sin continuar el análisis de este pasaje especial (el cual sigue así: «Ahora bien: como acabo de decirlo, *parece* que el esfuerzo fuera una variable independiente, y que pudiéramos ejercer más ó menos cantidad de él en un caso dado». La fórmula cuya ambigüedad hemos explicado en el § 38, da lugar á que se utilice la sensación de evidencia que, para la indeterminación relativa, nos da *el punto de vista de la conciencia*, como lo explicamos en el § 12, á que se utilice, digo, esa sensación de evidencia, en favor de la indeterminación absoluta), concluyo por ahora con este autor haciendo notar que, cuando pasa, para discutir la cuestión, del punto de vista científico ó experimental, al punto de vista moral, como lo hace en la misma obra citada, y sobre todo en su célebre estudio *The Dilemma of Determinism*, siempre confunde los dos sentidos, y, á pesar de haber planteado «el problema», como acabamos de ver, con predominancia del punto de vista de los seres, pasa continuamente al punto de vista de los actos y á la cuestión de su ambigüedad; esto, sin perjuicio de la confusión también permanente con los ◎. No haría más citas; pero no puedo omitir una importantísima: acabamos de ver cómo plantea James el problema en su Psicología, y cómo, para él, es éste simple, sencillo, claro. Ahora bien: en el estudio que acabo de citar, también James plantea «el problema». (1) «¿Qué enseña el determinismo? Enseña que aquellas partes del Universo ya sentadas en absoluto (*already laid down*) determinan (*appoint and decree*) lo que las otras partes han de ser. Que el futuro no guarda en su seno posibilidades ambiguas; la parte que llamamos el presente es compatible con una totalidad solamente. Cualquier otra complementación futura que la fijada por la eternidad, es imposible...

El indeterminismo, al contrario... admite que las posibilidades pueden estar en exceso sobre las actualidades, y que las cosas no reveladas todavía á nuestro conocimiento pueden realmente en sí mismas ser ambiguas. De dos futuros alternativos que concebimos, ambos pueden ahora ser realmente posibles; y uno se hace imposible solo en el momento mismo en que el otro, al hacerse real, lo excluye...

El determinismo, al contrario, dice que ellas no existen *en ninguna parte* (las posibilidades, que el indeterminismo dice «que existen en alguna parte»), y que la necesidad por una parte y la imposibilidad por la otra son las únicas categorías de lo real».

---

(1) *The will to believe and other essays in popular philosophy*. Longmans Green and Co. 1897. (Artículo: «The Dilemma of Determinism»). Págs. 150 y siguientes.

Y sigue: «La cuestión se relaciona solamente (nótese la simplicidad de todo esto) con la existencia de posibilidades, en el estricto sentido del término, como cosas que pueden, pero no necesitan, ser».

Ahora bien: aquí se ha planteado *un* problema, y ese planteo se declara expresamente por el mismo autor, simple, inequívoco, claro. En la otra obra también se planteó *el* problema, y también se declaró lo mismo sobre ese planteamiento. Y, no obstante, en la Psicología se hacía un planteo confuso, en que se sugerían varios problemas: el de la dependencia ó independencia del hombre con relación á lo que no es él, el de la dependencia ó independencia de ciertas manifestaciones mentales con relación á lo que no es ellas, y el de la posibilidad de los actos en uno solo ó en varios sentidos; todo esto confundido, con predominancia, tal vez, de la primera cuestión; entretanto, en este otro artículo, se da un planteo, bastante claro, del último problema,—á cuyo punto de vista, por lo demás, no permanece fiel el autor aquí tampoco: véase, por ejemplo, cómo cuatro páginas después del planteamiento (1), cruza una cuestión sobre «independencia».

§ 47.—En la obra capital de Bergson, se hace, al mismo tiempo que la explicación de una nueva concepción de lo mental, la aplicación de ella á un problema que el autor escoge como tipo de problemas ficticios. «Hemos elegido, entre los problemas, aquel que es común á la metafísica y á la psicología: el problema de la libertad. Tratamos de establecer que toda discusión entre los deterministas y sus adversarios implica una confusión previa de la duración con la extensión, de la sucesión con la simultaneidad, de la calidad con la cantidad: una vez disipada esta confusión, se verían quizá desvanecer las objeciones dirigidas contra la libertad, las definiciones que de ella se dan, y, en cierto sentido, el problema de la libertad mismo». (2)

¿No es ya sorprendente notar cuán sencilla y categóricamente, ya al entrar en materia, Bergson admite, sin salvedades, sin distingos sin reservas, que lo que los hombres han discutido como el «problema de la libertad» es *un* problema?

Pues bien: no sólo confunde todos los problemas en uno, como se ve por esa frase del prólogo, sino que, y esto es lo más sorprendente de todo, sus confusiones ni siquiera son menos groseras que en cualquier otro autor. La extraordinaria fuerza de la *inercia histórica* se muestra como en ninguna parte en los pasajes ambiguos que, cada vez que se trata de nuestro asunto, aparecen en esa obra,—en esa obra tan honda, tan sutil, tan precisa, salvo esos casos especiales, y tan original, que el comprenderla sólo, enorgullece.

---

(1) Página 155.

(2) H. Bergson: *Essai sur les données immédiates de la conscience.* Paris, Alcan, 1889.

Van en seguida algunas citas. Entiéndase bien que lo que quiero demostrar con ellas, única cosa que corresponde en esta parte de la obra, es que el autor incurre en las mismas confusiones que son comunes. Eso no quiere decir que, á pesar de ello, no trate los problemas con la originalidad y profundidad que son cualidades de su inteligencia; pero desde este punto de vista, debo estudiar sus teorías en otro lugar.

Veamos un párrafo que empieza en la página 126 y termina en la 128. Comienza así: «Es, pues, una psicología grosera, engañada (*dupe*) por el lenguaje, la que nos muestra al alma determinada por una simpatía, una aversión ó un odio como por otras tantas fuerzas que pesan sobre ella (los que hablan así, aunque literalmente se refieren á «el alma» toda entera, piensan sólo, como se ve, en una parte del alma, la que no es esa simpatía, esa aversión, ese odio que obran sobre ella, y piensan, por consiguiente, uno de los problemas L ◎). Esos sentimientos, con tal que hayan alcanzado una profundidad suficiente, representan cada uno al alma entera, en el sentido de que todo el contenido del alma se refleja en cada uno de ellos. Decir que el alma se determina bajo la influencia de uno cualquiera de esos sentimientos, es, pues, reconocer que se determina á sí misma». *Que se determina á sí misma:* es clarísimo que el autor, en este pasaje, piensa en la dependencia ó independencia del alma con respecto á lo que no es ella: el problema L. Justamente el mismo sentido da unas líneas más adelante al término *libre:* «un acto libre, puesto que el yo solo habrá sido su autor». Algunas líneas más abajo vuelven á ser sugeridos problemas ◎; mas lo que nos interesa es esto: «Pero la sugestión llegaría á ser persuasión si el yo entero se la asimilara; la pasión, aún repentina, no presentaría ya el mismo carácter fatal...» *¡fatal!* he aquí un término que se refiere á otra cuestión; á la de las posibilidades: al D △. En seguida, el escritor vuelve al primer sentido L: «Es del alma entera, en efecto, de donde la decisión libre emana..., etc.».

Otro pasaje, más breve, en que se pasa sin transiciones del uno al otro de esos mismos problemas diferentes: «... y la conciencia no afirma, no comprende siquiera la determinación absoluta de los actos futuros (problema D, sobre la determinación de los actos). he aquí, pues, todo lo que la experiencia nos enseña, y si nos atuviéramos á la experiencia, diríamos que nos sentimos libres, que percibimos la fuerza, con razón ó sin ella, como una libre espontaneidad (problema L, sobre la independencia de un ser, ó L', de sus actos, con respecto á lo que no es ese ser)». (1)

---

(1) **Página 165.**

En otros pasajes, los términos «libertad», «libre», se emplean, evidentemente, en un sentido que corresponde, no á ninguno de los problemas anteriores, sino á otro todavía; al ↀ: si la conciencia agrega energía al mecanismo material. Ejemplo: «... nos elevamos por grados insensibles de los movimientos automáticos á los movimientos libres... Si el placer y el dolor se producen en algunos privilegiados, es verosímilmente para autorizar de su parte una resistencia á la reacción automática que se produciría: ó la sensación no tiene razón de ser, ó es un principio de libertad. ¿Pero cómo *nos* permitiría ella resistir á la reacción que se prepara..., etc.». Es evidente que aquí se entiende predominantemente como problema de la libertad el problema ↀ, si bien hay (ó por lo menos se produce en el lector) cierta confusión con el L Ⓗ (el *nos* que subrayé).

Escribe Bergson, en la página 108: «... la noción de inercia llega á ser así, por definición misma, más simple que la de libertad...» «Considerada desde este nuevo punto de vista, la idea de espontaneidad es incontestablemente más simple que la de inercia... Cada uno de nosotros tiene, en efecto, el sentimiento inmediato, real ó ilusorio, de su libre espontaneidad, sin que la idea de inercia entre para nada en esa representación...» Estos pasajes, relacionados en el pensamiento del autor con el problema de la libertad, en los cuales se opone la *espontaneidad* á la *inercia*, la espontaneidad *de los seres* á la inercia *de los seres*, se refieren claramente al problema de si los seres dependen ó no totalmente del mundo exterior, si obran ejerciendo una actividad propia ó si obedecen pasivamente á las fuerzas exteriores: el problema L. Ahora bien: en seguida (página siguiente), viene este otro pasaje: «Sin embargo, *a posteriori*, se invocan contra la libertad hechos precisos, los unos físicos, los otros psicológicos. Ya se alega que nuestras acciones son necesitadas por nuestros sentimientos, nuestras ideas, y toda la serie anterior de nuestros estados de conciencia...» Advierta el lector el cambio de punto de vista: en los primeros pasajes se trataba de la independencia del ser con relación á lo que no es él (espontaneidad, en oposición á inercia); ahora, habiéndose pasado á pensar no en el ser sino en sus actos («nuestras acciones»), se considera la relación de esos actos nuestros, no sólo con relación á sus antecedentes exteriores al *nosotros* (lo que sería así el mismo problema: L', variante de L), sino con relación *á todos sus antecedentes* (puesto que se hace entrar entre esos antecedentes á «*nuestras ideas, nuestros sentimientos y toda la serie anterior de nuestros estados de conciencia*», de manera que el autor cae, y hace caer al lector, en la confusión entre el problema L y el problema D, al presentar, como lo hace, esta objeción como una objeción contra la *libertad* de que ha hablado antes. La confusión, el cambio de punto de vista ocurren justamente como lo expliqué en el § 5, y si yo mismo hubiera deseado arreglar *ad-hoc* un ejemplo, no lo hubiera ideado mejor que éste.

Conviene aclarar un punto. El hecho de que un autor, al tratar principal ó incidentalmente cuestiones de «libertad», «determinación», etc., cometa confusiones, no significa que esos pasajes no tengan valor: pueden tener muchísimo; lo que hay es que la confusión, ó daña la justeza del análisis, ó le impide llegar á la profundidad que hubiera podido alcanzar, ó conduce al autor á sostener opiniones erróneas ó exageradas por una consecuencia mal entendida (por ejemplo: cuando el partidario de cierta solución de uno de los problemas se cree obligado á sostener opiniones que son solución de otro problema distinto, pero que él cree son la solución del mismo problema), ó, también, muestra entre los autores ó entre las opiniones discrepancias ó coincidencias que no son más que aparentes, etc., etc. Como ejemplo, además de tantos de los citados, puede verse el pasaje del libro que empieza en la página 112 y continúa hasta la 115: es un análisis del problema de las relaciones entre el cuerpo y el espíritu, desde el punto de vista de la dependencia ó independencia del segundo con respecto al primero (problema CD); pero ese análisis está todo enturbiado por ambigüedades y asociaciones de los otros problemas.

De la página 116: «Pero nada dice que el estudio de los fenómenos... nerviosos... no nos revelará... alguna energía de un género nuevo que se distinga de las otras dos (la cinética y la potencial) en que ya no se preste al cálculo» y, en seguida: «quedaría solamente entendido (en el caso del descubrimiento anterior) que los sistemas conservativos no son los únicos sistemas posibles»... Ahora bien: ante todo, podría un sistema no ser conservativo, no serlo en el sentido de que en él se creara fuerza, y, sin embargo, esta fuerza podría prestarse al cálculo, ó á alguna forma de previsión, por lo menos en teoría. En otros términos: para postular la creación de energía, el comienzo de acción, ó algo análogo, podría no ser en rigor necesario postular la imprevisibilidad; esta cuestión, sin embargo, es delicada. y se tratará á su tiempo: lo que he querido señalar en cuanto á ese primer punto, es la falta de una reserva, la falta de una sospecha de que pudieran no ser equivalentes esas dos formas del D; pero, sobre todo, y esto es lo más interesante, he querido mostrar cómo el autor, cuando supone que la conciencia agrega fuerza á las del cuerpo, se siente obligado á suponer que esa fuerza agregada ha de ser de naturaleza incalculable (lo que, en su pensamiento, supone inprevisible; aun cuando el último término es lógicamente más extenso); y esa suposición no es forzosa. Hay, pues, confusión del CD con el D.

Citemos ahora algunos pasajes en que el autor enuncie claramente, considerándolo como *el problema*, un problema determinado, y otros pasajes en que enuncie también claramente otros problemas distintos considerándolos también como el mismo problema.

Página 121: «Los deterministas se apoderarán de este argumento: él prueba, en efecto, que nosotros sufrimos á veces de una manera irresistible la influencia de una voluntad extraña»: clarísimamente el problema L [illegible], sobre la dependencia ó independencia del hombre con respecto al mundo exterior.

Página 131: «En resumen: somos libres, cuando nuestros actos emanan de nuestra personalidad entera...» (sentido del mismo problema L).

Página 132: «En una palabra: si se conviene en llamar libre á todo acto que emana del yo...» (mismo problema).

Pero, en la página siguiente (y entendiendo tratar siempre del mismo problema; declarándolo expresamente; estableciendo la oposición de las dos tesis: «La tesis de la libertad... Pero el determinismo» «los adversarios del determinismo no hesitan en seguirlos en ese mismo terreno y en introducir en su definición del acto libre..» «.... el error fundamental del determinismo y la ilusión de sus adversarios»), en la página siguiente, decía, cita pasajes de Stuart Mill, y escribe él otros que se refieren no ya á la dependencia del hombre con respecto á lo que no es él, sino á la previsibilidad ó imprevisibilidad, á la posibilidad en uno solo ó en más de un sentido, de los actos del hombre (). Véanse esos pasajes: aquí transcribiré sólo los del autor mismo: «... los defensores de la libertad (siempre como si fuera la misma cuestión)... afirman que, cuando cumplimos una acción libremente, alguna otra acción hubiera sido igualmente posible. Invocan á este respecto el testimonio de la conciencia, la cual nos hace sentir (*saisir*), además del acto mismo, el poder de optar por el partido contrario. A la inversa, el determinismo pretende que, dados ciertos antecedentes, una sola acción resultante era posible». «La argumentación de los primeros implica, en efecto, que á antecedentes dados corresponde un solo acto posible; los partidarios del libre arbitrio suponen, al contrario... »; y sigue la conocida discusión, originalísima, de este problema de la ambigüedad de los posibles.

Esa discusión (sobre la cual se harán algunas reflexiones en otra parte de este libro) está *impurificada* por los cambios de punto de vista (el de los seres y el impersonal de los actos) de que se trató en el § 4 y siguientes. Véase, por ejemplo, este párrafo: «Para fijar las ideas, imaginemos un personaje llamado á tomar una decisión aparentemente libre en circunstancias graves: le llamaremos Pedro. La cuestión es saber si un filósofo Pablo, que viviera en la misma época que Pedro, ó, si se quiere, varios siglos antes, hubiera podido, conociendo *todas* las condiciones en que Pedro obra, predecir con certeza la elección que Pedro ha hecho». Fíjese bien el lector en estas palabras: «*conociendo todas las condiciones en que Pedro obra*»; (1) habría que agre-

(1) Página 141.

gar, *conociendo á Pedro*, si se quiere tratar el problema de la posibilidad de los actos en uno solo ó en más de un sentido; pues, si se dan solamente las condiciones en que Pedro obra, no se trata de la determinación de los actos de Pedro por todos sus antecedentes, sino de la determinación de los actos de Pedro por una parte de sus antecedentes, esto es, por los que no son Pedro, ó no están en Pedro; por lo menos, así es cómo será pensada, ó así habrá tendencia á pensar la cuestión, por el hecho de tomarse á Pedro como sujeto; de aquí la ambigüedad entre el L', que no es más que un L enunciado á propósito de los actos, y el D que el autor se propone discutir. Ciertamente, cuando indicamos la necesidad de estas distinciones (§§ citados), no se sentía su importancia, tan elementales parecían; resulta ahora que, por falta de ellas, trabajan en falso hasta las más altas y admirables inteligencias.

Página 167: «Se llama libertad la relación del yo concreto al acto que ejecuta (sentido correspondiente al L Ⓗ). Esa relación es indefinible, precisamente porque nosotros somos libres (*nosotros: id*)». «. . . se ve la espontaneidad resolverse en inercia (sigue el L) y la libertad en necesidad»; este último término ya sugiere el D, al cual se pasa inmediatamente en este otro pasaje: «¿Se definirá, en efecto, el acto libre, diciendo de este acto, una vez cumplido, que hubiera podido no serlo?»

El libro termina estableciendo esto: «el problema de la libertad ha nacido, pues, de un mal entendido». La demostración del autor, sea cual sea su valor, se relaciona sólo con el problema D, en especial con el D △; no con otros problemas que, en el curso del libro, han sido englobados con él.

Podría citar, con el mismo propósito de mostrar confusiones, pasajes de la otra obra de Bergson «Materia y Memoria», en la cual aparece desempeñando un papel importantísimo la cuestión de la retroacción; pero, como he dicho, reservo un lugar en este libro para el examen detenido de las ideas de este autor en cuanto se relacionan con los problemas de la libertad.

§. **48**—Terminaré este capítulo citando algunos pasajes de dos importantes obras modernas que tratan sobre estas cuestiones.

De la obra de E. Boutroux *De la Contingence des Lois de la Nature:* (1)

«La creación del hombre, ser consciente, no se explica, pues, por el solo juego de las leyes físicas y fisiológicas. Su existencia y sus actos imponen á la naturaleza modificaciones de que ella misma no puede dar cuenta, y que aparecen como contingentes si nos colocamos en el punto de vista del mundo físico y del mundo fisiológico.

---

(1) Deuxième édition, Paris, Alcan, 1895.

¿Qué importa al hombre, sin embargo, disponer más ó menos de las cosas, si vuelve á encontrar la fatalidad dentro de sí, si sus sentimientos, sus ideas, sus resoluciones, su vida íntima, en una palabra, son gobernados por una ley especial que los determina de una manera necesaria? La independencia del mundo pensante con relación á los mundos inferiores, ¿puede alcanzar al individuo, si todos sus actos son implicados fatalmente en el sistema de los hechos psicológicos; si, con relación á ese sistema, no es él más que una gota de agua arrastrada por un torrente irresistible?» (1) *Magma* ambiguo é inanalizable, en que los distintos problemas, ó las soluciones de esos problemas, ó los sentidos de los términos, aparecen, en algunos casos, confundidos, y, en otros, mal relacionados entre sí, esto es: ilegítimamente asimilados ó ilegítimamente opuestos debido á la polarización tradicional de las ideas sobre esas cuestiones; por ejemplo, cuando, después de establecerse (muy confusamente) la solución libertista del ⚭ (no explicabilidad del «ser consciente» por «el solo juego de las leyes físicas y fisiológicas»), se dice que el hombre «vuelve á encontrar la fatalidad dentro de sí», después de haberse hecho intervenir también la contingencia; ideas ambas, la de fatalidad y la de contingencia, que corresponden al D △, así como corresponde al D ⚠ la de determinación necesaria, que también aparece. En seguida, inmediatamente, se habla de «independencia» del mundo pensante (parece nuevamente un sentido del L), y se afirma que ella no importa al individuo si los actos de éste son «implicados fatalmente en el sistema de los hechos psicológicos» (sentido del D), y, como una suposición equivalente de esta última, se da esta otra: «si ... no es él más que una gota de agua arrastrada por un torrente irresistible» (la solución inertista del L ●, ahora!)

«Parece, pues, que sea forzoso renunciar á toda contingencia ( ) en el orden de los fenómenos del alma, si se admite de una manera absoluta la ley de la conservación de la energía... (esto último tiene que ver con el D, con la relación de los actos á sus antecedentes, y podría adelantarse aquí que admitir la verdad de la ley de la conservación de la energía, obligaría, parece, á admitir la determinación necesaria de los hechos por sus antecedentes, pero que la recíproca no sería verdadera, pues aun no conservándose la misma, la energía, ó no teniendo sentido esa ley, podrían los hechos ser determinados por sus antecedentes, como también ser posibles en un sentido solo; claro es, esto no hay que decirlo, que podrían no serlo)...

«...Ella no es tampoco (la ley de conservación) un juicio sintético *a priori*, puesto que la tendencia del hombre es, *al contrario, á*

(1) Página 112.

creer que dispone de sus actos». [1] Lo que he subrayado es notable: la solución libertista del L Ⓜ, aparece ahora sustituyendo en el razonamiento á la contingencia, ó sea á la solución indeterminista del D), y aparece también como contraria á la ley de la conservación de la energía.

En la página 123 aparecen los dos espurios:

«A despecho de las apariencias, un individuo, una nación, el hombre en fin, no es nunca completamente esclavo de su carácter».

«En la resolución que sigue á la consideración de los motivos, hay algo más que en los motivos: el consentimiento de la voluntad dado á tal motivo con preferencia á tal otro. El motivo no es, pues, la causa completa del acto. ¿Es por lo menos su razón suficiente? Ciertamente que es siempre el motivo más fuerte el que triunfa, pero porque se da, *après coup*, ese epíteto precisamente al motivo elegido por la voluntad. Quedaría por probar que la voluntad elige siempre el motivo que por sí mismo ejercía de antemano sobre el alma la influencia más fuerte. Ahora bien: ¿no sucede que la voluntad convierte prácticamente en preponderante á un motivo que teóricamente no era la resultante de las fuerzas que solicitaban al alma?». Si bien se habla de actos, es evidente que el que prepondera en el pensamiento del autor es el punto de vista personalizante; se trata de la dependencia de los actos de cierto sujeto con relación á lo que no es él (nótese como ese sujeto es unas veces «la voluntad» y otras «el alma»); sería, pues, un problema L', predominantemente el L' Ⓥ: pero, en el espíritu del autor, ese problema está confundido con el D, y lo prueba acabadamente el tránsito inmediato de aquel problema á éste; en efecto: la demostración continúa por una alusión al principio de causalidad, á propósito del cual se pregunta si «admite alguna contingencia», y nuestro pensamiento se encuentra de lleno en el problema de la determinación de los actos voluntarios con relación á todos sus antecedentes, en favor de cuya solución negativa ó indeterminista se había producido ilegítimamente un estado mental favorable por la consideración del problema de la determinación de los actos de la voluntad con relación á lo que no es la voluntad, confundiéndose la solución negativa de éste con la de aquél.

Esta confusión sigue en las páginas siguientes; por ejemplo, en la 125: «.. ella (la voluntad) puede despertarse y obrar; puede luchar contra las pasiones más fuertes... etc.»; y, unas líneas más abajo: «Si la producción de determinaciones voluntarias es el orden de fenómenos psicológicos en que se manifiesta mejor la contingencia ..».

Se dice, en la página 129: «Si es así, hay el derecho de admitir que

---

(1) Página 121.

los fenómenos psicológicos no son absolutamente determinados, sino que encierran (*récèlent*), bajo las uniformidades de sucesión que ofrecen todavía al observador, una contingencia radical», concluyendo sobre el problema D. En la página siguiente, se sigue hablando de «fatalidad absoluta» y de «contingencia»; pero se dice también, como afirmando la misma cosa con otros términos: «... más que todos los otros seres, la persona humana tiene una existencia propia, es por sí misma su mundo (*est à elle même son monde*); puede obrar sin ser forzada á hacer entrar sus actos en un sistema que la ultrapasa», y este es un sentido del otro problema.

Concluiré señalando los dos primeros párrafos de la Conclusión (1), donde se hace una historia del problema en un estado mental de confusión completa. «Cuando, en la antigua Grecia, el hombre adquirió conciencia de sí mismo y reflexionó sobre su condición, se creyó el juguete de una potencia exterior (ideas del L Ⓗ), impenetrable (vaga idea del D, en cuanto «impenetrable» se refiera á *inteligible*, como *explicable por sus antecedentes* ó como *previsible*) é irresistible (L ●), que llamó el Destino (como el destino se relaciona con la «fatalidad» de los actos futuros, estas son ideas del D, y persisten las del L por cuanto se piensa en ese destino como en algo exterior al hombre, que fuerza al hombre. Todo esto se confundía, entonces, en el estado mental que el autor atribuye á los griegos, el cual, en cuanto á la no distinción de las dos cuestiones, es igualmente el suyo propio)... Se sorprendió de haber aceptado sin examen ese yugo vergonzoso. Probó sustraerse á él, romperlo, y, en efecto, lo rompió. Ya no fué el mundo el que le dictó leyes; fué él el que dictó leyes al mundo. Adquirió conciencia de su libertad (L Ⓗ).—Pero pronto despertó en él una nueva inquietud. ¿Bastaba en efecto que fuera libre con relación al mundo exterior para ser efectivamente libre? No sentía en sí movimientos impetuosos, fuerzas irresistibles... (en este momento no debemos decir que el autor confunde, aunque conserva el mismo término *libre* en sentidos diferentes; pero he aquí cuál pasa á ser en seguida su estado mental:) Ausente del mundo exterior (la potencia soberana de que el hombre dependía), ¿residía ella en sí mismo? ¿Era él esclavo de sus pasiones, de sus ideas, de su naturaleza? (Aquí se piensa al hombre en relación, por una parte con sus pasiones y sus ideas, por otra con su naturaleza; en el primer sentido, ya no es el L ●, sino un L ◎, y ya no se trata de la libertad del hombre con respecto al mundo exterior, sino de la libertad de una parte ó aspecto del espíritu con relación á lo que no es ella, estando las pasiones é ideas en ese no-sujeto; en el otro sentido, decir que el hombre es ó no es esclavo de su naturaleza, ó no significa nada, ó sig-

(1) Páginas 130 y 131.

nificaría que los actos del hombre derivan ó no de la naturaleza de éste: completa confusión en todo eso) ¿La fatalidad volvía á posesionarse de él....?» Ahora se trata de la fatalidad, y las asociaciones del D se confunden más con las del L Ⓗ y las del L ◎, en esa niebla mental inanalizable.

§ **49.**—Siento la necesidad de terminar, por lo que me limitaré á dos ó tres citas de *La Liberté et le Determinisme* de Fouillée (1), á cuya doctrina, por lo demás, reservo en esta obra especial estudio.

He aquí el planteamiento inicial (2): «El problema es el siguiente: Encontrar en las leyes mismas de nuestra dependencia (*nuestra dependencia:* el problema L Ⓗ, cuya solución negativa se postula) lo que suple prácticamente á nuestra independencia (mismo problema) y produce en nosotros el sentimiento práctico de ella; producir así en el seno mismo de la necesidad (otra cuestión: el problema ' ', confundido con el anterior) un progreso hacia la libertad» (de manera que *libertad* es concebida como oponiéndose tanto á dependencia como á necesidad: ya la confusión está establecida: persistirá en todo el libro). El párrafo siguiente empieza así: «Lo que el determinismo encierra de más sólido y de verdaderamente científico, es la explicación de los actos por su relación con (*sous le rapport de*) sus antecedentes cronológicos (el *determinismo* queda concebido como una tesis que se opone á la de la libertad, y por la cual se sostiene á la vez, y como cosas idénticas ó no separables, la dependencia del hombre y la necesidad. Y el lector ha podido perfectamente notar, por esta sola y breve cita, como la confusión que hay en el espíritu del autor, lo ha llevado á postular la dependencia del hombre, porque, en su calidad de *determinista*, cree en la determinación de los actos por sus antecedentes, y no distingue *determinación de los actos*, de *dependencia de los seres*), de sus motivos y de sus móviles». Aparece la cuestión de los motivos, todavía, para consolidar la confusión.

En esas páginas iniciales, emprende Fouillée el análisis de la idea de posibilidad, discute sobre la posibilidad de los contrarios, á propósito de ese mismo «problema» que se relacionaba con la dependencia y la independencia; y, además, postula tácitamente la acción de la conciencia sobre lo material, ó sea la solución afirmativa del ⚭ (3), sin discutir propiamente ese problema, ni establecer naturalmente la relación de cada una de sus soluciones con las de los otros.

En todo el libro (y sin perjuicio del valor de tantos análisis y discusiones) persiste la alternancia ó la confusión de los sentidos. Ejem-

(1) Troisième édition: Paris, Alcan, 1890.

(2) Páginas 1 y 2.

(3) Como puede verse en el párrafo que empieza: «Cette possibilité ne reste pas à l'état abstraite...», en la página 3.

plo: En la página 35, el problema es el L: «Según los partidarios de la libertad, potencia exenta de constreñimiento (*contrainte*)....» «...obramos siempre bajo la idea. . de un poder que nos atribuímos ... de una independencia de que dotamos á nuestra naturaleza interior... frente al exterior». Pero, justamente en los párrafos anteriores, discutía sobre la ambigüedad de los posibles, á propósito de los contratantes que cumplirán ó no cumplirán sus contratos. «En la hipótesis de la libertad, es cierto, no estamos seguros de que el contratante cumplirá efectivamente el contrato. .».

Pero tal vez ningún párrafo sería tan adecuado como éste, de la página 230: «La voluntad (se toma por sujeto la voluntad: ideas del L Ⓥ ó del L' Ⓥ) no puede realizar el ideal del acto libre (acto libre: véanse, en el § 5, las significaciones que puede tener esta expresión) sin pasar por tres momentos... Si, por hipótesis, consideramos el yo antes de que haya producido ningún acto bajo la idea de libertad (como en los niños) [1], lo encontramos determinado principalmente por el exterior y por lo que no viene de sí mismo (esta idea del yo como dependiente de lo exterior á él, es la solución negativa del L Ⓗ pero no se emplea la palabra *dependiente* sino la palabra *determinado*, lo que trae confusión con el D. Véanse, en el § 6, las acepciones posibles de la expresión seres determinados); es todo entero esclavo de la conformación del cerebro (ahora es el ⒸⒹ, confundido con todos los anteriores, y sin que se sospechen siquiera las distinciones necesarias ni el relacionamiento justo de las soluciones del uno con las soluciones de los otros). Es ese el primer momento, en que las determinaciones del yo inteligente (no de todo el yo, sino del yo inteligente: un ● especial) son presupuestas (*posées*) por fuerzas extrañas (solución negativa de ese ◉ en fórmula L'), herencia (ahora, complicaciones enormes por la cuestión de la retroacción que aparece con ese término; efectivamente: es complicado decir si son *extrañas*, y en qué sentido, las peculiaridades que vienen á un ser por herencia pero que, en el momento de la «determinación», están en él, son él. Se comprende, pues, que no se pueda pensar, si lo relativo á la retroacción no se aclara), medio, excitaciones del exterior (ahora ya volvemos á estar en el L Ⓗ, sin retroacción),—más bien que no los presupone (*pose*) y no los afirma él mismo en su conciencia. Su actividad no se ha ejercido todavía sino por reacciones puramente *reflejas* (no *reflexivas*; (el paréntesis del autor confunde más todavía), en razón compuesta de las acciones del exterior y de las fuerzas enmagasinadas en el sistema nervioso. (Ha vuelto el ⒸⒹ). Esas reacciones reflejas eran como la traducción exacta de lo de afuera por lo de adentro, de lo físico

(1) Ese paréntesis es del autor.

por lo mental (sigue el mismo ⓀⒹ, que se da por resuelto, en ese caso, por la negativa, ó sea por la no libertad de la conciencia con respecto al cuerpo, sin base alguna para hacer la afirmación, y sin percibir ni establecer, como ya se dijo, las justas relaciones de este problema y de sus soluciones con los otros problemas y sus soluciones) No era sin embargo una completa *fatalidad* (D) es decir una completa *pasividad* (L) ..» ¡«... *es decir..*.»!

§ **50.**—Y con eso ya alcanza para sentir cuán imperiosamente se impone *repensar* la cuestión. Hacer nuevos argumentos, descubrir aspectos nuevos, es necesidad secundaria al lado de la esencial de deshacer las confusiones para poder apreciar y utilizar la obra intelectual de riqueza incomparable que, atraída por estos hermosos y vitales problemas, ha realizado la inteligencia humana.

Ya se entrevé cómo esa confusión inutiliza una parte del trabajo intelectual; cómo conduce al error, llevándonos continuamente á concluir sobre una cosa cuando hemos empezado á razonar sobre otra distinta; á sostener ó á combatir una tesis porque creemos deber sostener ó combatir otra y no comprendemos con claridad ni la diferencia ni las relaciones lógicas de ambos; y cómo «la cuestión» tiene infinitas relaciones, y es vital y omnipresente: es como un inmenso imán que, extendido á lo largo de la filosofía, la polariza toda. Por esa polarización viciosa está falseada la relación entre las filosofías y entre los filósofos. No puedo resistir á la tentación de anticipar un ejemplo, de autores de los que he citado ya: Schopenhauer es un gran defensor del «determinismo»; Bergson es un gran defensor de «la libertad»; cuando leemos sus libros, los pensamos en oposición; y, en efecto, sobre algunos problemas, por ejemplo sobre el de la ambigüedad de los posibles, hay verdadera oposición, sosteniendo el uno la posibilidad en un solo sentido, é inclinándose el otro á la ambigüedad, aunque la doctrina que procura probar más expresamente es la de que el problema está mal planteado y no tiene sentido. Pero, sobre el problema de la libertad del hombre, sería bien interesante comparar sus opiniones y su lenguaje: no sólo la aplicación del *operari sequitur esse*, y multitud de frases como esta: «nuestra causalidad *inmediata* y... nuestro poder personal gracias á los cuales las acciones que nosotros hacemos son verdaderamente *nuestras*», del libro del filósofo «determinista», podrían pasar y recíprocamente, al del filósofo «libre-arbitrista» que escribe estas otras: «un acto libre; puesto que el yo solo habrá sido su autor, puesto que él expresará el yo todo entero» y que compara el acto libre produciéndose en el yo al fruto que se desprende del árbol,—sino que sería interesante estudiar hasta qué punto el estupendo análisis del filósofo de hoy á propósito de la retroacción, cuando describe cómo la conciencia organiza el pasado en el presente («ella prolonga el pasado en el presente, por-

que nuestra acción dispondrá del porvenir en la exacta proporción en que nuestra percepción, *grossie* por la memoria, habrá contraído el pasado. Responde á una acción sufrida, por una reacción inmediata.... he aquí la ley fundamental de la materia.... Si hay acciones libres, ó al menos parcialmente indeterminadas, ellas no pueden pertenecer más que á seres capaces de fijar, *de loin en loin,* el devenir sobre el cual su propio *devenir* se aplica, de solidificarlo en momentos distintos, de condensar así su materia y, asimilándosela, de digerirla en movimientos de reacción que pasarán á través de las mallas de la necesidad natural... La independencia de su acción sobre la materia ambiente....) (1) hasta qué punto ese análisis, digo, no es más que el magnífico acabamiento de lo que quería pensar el filósofo de ayer cuando, en la primera frase que cité, agregaba el adjetivo que yo he subrayado: «inmediata», y cuando escribía otras como esta: «Pero esta libertad... nos sustrae á la *contrainte* de los objetos *presentes*, y... nos vuelve superiores á los animales» (2)

Por oposiciones ficticias, la humanidad se cree obligada á elegir, á abandonar una cosa para poder conservar otra, no sólo en los casos en que realmente lo impone la lógica, sino en otros, muchísimos, en que no es así; y en ninguna cuestión como en la presente, esta tan humana tendencia á tomar lo complementario por contradictorio se manifiesta falsamente exagerada, debido á la polarización histórica. Y es, en estos casos, un descubrimiento inesperado y feliz, descubrir que no estábamos obligados á abandonar una parte tan considerable como creímos del tesoro intelectual que nos fué legado.

No al objeto, pues, de decir cosas nuevas, que serán escasas y pobres, sino al de mostrar, con un esbozo rudimentario, la fecundidad de un trabajo que es necesario que mejores espíritus realicen, responden los siguientes incompletos análisis.

(*Continuará*).

---

(1) «Matière et Mémoire»: páginas 234 y 235.
(2) Obra citada, pág. 70.

Proyecto de creación de un casillero judicial para la República Oriental del Uruguay

I

El casillero judicial es una institución de origen francés debida á la iniciativa de Mr. Bonneville de Marsangy, procurador de la República, y puesta en vigencia en virtud de una circular dictada el 6 de noviembre de 1850 por el guardasellos Mr. Rouher.

Fué organizado definitivamente por la ley de 5 de agosto de 1899 y el reglamento de administración pública de fecha 12 de diciembre del mismo año.

La reincidencia, por los caracteres alarmantes que asume día á día, preocupa especialmente la atención de los criminalistas modernos, quienes empeñados en lucha tenaz contra ella, idean diversos medios y sistemas para amenguar, ya que es imposible evitar, los efectos perniciosos de esa plaga social.

Por otra parte, la legislación penal de casi todos los países civilizados prevé la reincidencia, ya como una circunstancia de agravación de la pena, ó ya como una causa para aplicar contra los reincidentes medios eliminatorios, y como son muy frecuentes los casos de delincuentes empedernidos en el delito, á quienes deben juzgar los tribunales represivos, se ha sentido la necesidad de buscar un medio fácil y rápido de suministrar á dichos tribunales, la constatación de los antecedentes judiciales que se refieren á los procesados. He ahí el fin primordial que se ha perseguido con la institución de los casilleros judiciales.

«Una consecuencia necesaria de esta constatación, decía la circular ministerial del 1.º de julio de 1856, debe ser la de volver á los tribunales más severos frente á esos reincidentes que pasean por toda Francia su ociosa criminalidad. Hoy que los magistrados conocerán mejor á los individuos que se presenten ante ellos, es imposible que no usen con los reincidentes empedernidos de todo el rigor de la ley.

«Pronunciar contra estos hombres que viven en estado de guerra

continua contra la sociedad penas de larga duración, será por otra parte un medio eficaz de disminuir la tarea de los tribunales y los gastos de la justicia, evitando los nuevos procesos á los cuales se expondrían estos individuos».

Aparte de esta función primordial, el casillero puede prestar otros servicios á los que podríamos llamar sus fines secundarios.

Sabido es que en las legislaciones modernas se exige para el ejercicio de ciertos derechos ó para desempeñar cargos públicos de confianza, que el aspirante tenga sus antecedentes limpios de todo crimen ó delito.

Entre nosotros, para no citar ejemplos de otros países, la ciudadanía se pierde por sentencia que imponga pena infamante (artículo 12 de la Constitución), no puede ocuparse ningún puesto público sin estar inscripto en el Registro Cívico (artículo 3.º de la ley de Registro Cívico), no pueden ser nombrados Jueces los que hubieren sido condenados por crimen ó simple delito (artículo 11 del Código de Procedimiento Civil), para ejercer la abogacía se requiere no haber sido condenado por delito infamante (artículo 143 del mismo), para ser alguacil es necesario tener buenas costumbres (artículo 230 del mismo), no pueden ser tutores ó curadores los que por sentencia pasada en autoridad de cosa juzgada, hayan sido declarados reos de un delito común de los graves (artículos 304 y 384 del Código Civil).

Podríamos sacar otros ejemplos de la ley de escribanos, de las leyes electorales ó de otros cuerpos de leyes; pero para el fin que nos proponemos basta con los mencionados.

Ahora bien: el casillero judicial puede facilitar todos los antecedentes de conducta requeridos por esas leyes.

Pero no solamente las autoridades públicas están interesadas en conocer los datos que respecto á la conducta de una persona determinada arroja el casillero.

Los particulares también pueden encontrar en él un auxiliar poderoso que los guíe en las relaciones que cotidianamente mantienen unos con otros.

«Del mismo modo, dice Mr. Rouher, que para los actos importantes de la vida se exige hoy de los ciudadanos la presentación de su partida de nacimiento, en el futuro se les pedirá además el boletín del casillero judicial. ¡Cuántas veces los particulares no tendrán que recurrir á esta saludable precaución antes de concluir un negocio importante de familia ó de intereses, que los expone hoy en día á tantos disgustos graves, privados como están de poderse informar legalmente sobre los antecedentes de aquellos con quienes contratan!»

Más adelante volveremos sobre este punto al recordar los argumentos que se adujeron, ya en pro, ya en contra de la publicidad del casillero.

Por el momento hagamos aquí un paréntesis para echar una rápida ojeada sobre los antecedentes históricos del casillero, que nos ayudará á formar criterio sobre las ventajas de esa institución.

En el derecho romano, según la ley 28, § 3 «Digesto», XLVIII 19 de pœnis, la reincidencia específica era una circunstancia que daba mérito á la agravación de la pena; de ahí que en esa época, ya era necesario conocer los antecedentes judiciales de los delincuentes á los efectos de aplicarles exactamente la pena que les correspondía.

El procedimiento usado para conocerlos consistía en marcarles con una flor de lis en el cuerpo. En su origen, la marca se llevaba en la frente y estaba solamente reservada para los esclavos; pero con posterioridad se aplicó también á los ciudadanos.

Según los términos de una ley Julia, los calumniadores debían llevar una K (Kalumnia).

El carácter de la marca, que en sus principios se aplicaba como una agravación de la pena, se modificó más tarde para convertirse en un medio de distinguir á los reincidentes, debido á una orden emanada del emperador Constantino, quien dispuso que en adelante solamente se podría marcar á los criminales en las manos ó en las piernas.

En el derecho consuetudinario francés, aún cuando las penas en general eran arbitrarias, la reincidencia se consideraba como una causa de agravación indeterminada de la pena.

Una ordenanza de Francisco I, refiriéndose á los malhechores de costumbre, contiene una disposición concebida en estos términos: «Et s'ils renchéent ou estoient coustumiers de ce faire, seront plus griefvement punis», y una ordenanza promulgada bajo Carlos IX prohibía á las personas casadas domiciliadas en el lugar, que comieran ó bebieran en tabernas, bajo pena de multa la primera vez y prisión si reincidieren. El duelo en caso de reincidencia era castigado con pena de muerte según lo disponía un edicto de Luis XIII que en su artículo 10 dice así: «Et afin que notre present édit soit plus inviolablement observée, nous voulons que la mort soit irremisiblement infligée à tous ceux qui pour la seconde fois viendront à le violer comme appelans de quelque qualité et condition qu'ils puissent être».

Para distinguir á los reincidentes en esta época se siguieron por mucho tiempo las prácticas del derecho romano, y hasta el siglo X se usó la costumbre de los galos denominada *decalvatio*, que consistía en afeitar la cabeza de los condenados. Entre otros procedimientos además, hasta el año 1564 se mutilaban las orejas y el órgano factor del pleito.

Desde esta época, la marca fué secreta y ya se usaba, ó una flor de lis ó las letras iniciales del delito cometido ó de la pena á que era condenado el delincuente. Los reincidentes llevaban una *R*, los condenados á galeras las letras *G*, *A*, *H* y los ladrones una *V* (voleur).

Salta á la vista que el procedimiento de las marcas y mutilaciones, aparte de ser brutal é infamante al extremo de imposibilitar á los delincuentes su reconciliación con la sociedad, llenaba de una manera muy pobre el objeto que se tuvo en cuenta al adoptarlo. Los datos que sobre el pasado de un individuo arroja una letra ó una flor, de nada sirven cuando se trata de precisar cuál es el grado de su perversidad ó temibilidad, y en presencia de esos desgraciados, difícilmente los jueces honrados podrían aplicarles exactamente la pena que merecían, y esa dificultad resulta mayor aún si se tiene presente que en la época á que nos referimos, la fijación de las penas quedaba librada al arbitrio de los tribunales.

En el siglo XVIII los procedimientos para constatar la reincidencia se modifican radicalmente. Las marcas y las mutilaciones desaparecen y se sustituyen por el sistema más civilizado y racional de los registros.

Es en el año 1750 cuando empezó á publicarse el «Journal de Paris», donde se registraban ciertas condenaciones, así como algunas quejas ó denuncias de robos formuladas por particulares.

Durante la época revolucionaria se sufre un retroceso, pues abolida como estaba la marca, se la restablece por ley de 23 de Floreal, año X, la que estuvo en uso hasta el año 1832 en que desaparece definitivamente para sustituirse por la pena de exposición pública, según la cual, el condenado era exhibido en una plaza con un cartel donde se leía su nombre, domicilio, la pena y la causa de su condenación.

Llegamos, por fin, á la época de la promulgación del Código de Instrucción Criminal francés, donde encontramos los artículos 600, 601 y 602 que al ocuparse de las pruebas de las condenaciones disponen; el artículo 600: que los secretarios de los tribunales correccionales y de las Cortes de Assises estarán obligados á consignar por orden alfabético, en un registro particular, los nombres, apellidos, profesión, edad y residencia de todos los individuos condenados á prisión correccio-

nal ó á una pena más fuerte; este registro contendrá una relación sumaria de cada asunto y de la condenación recaída en él, bajo pena de cincuenta francos de multa por cada omisión; el artículo 601: que cada tres meses los secretarios remitirán bajo pena de cien francos de multa, copia de esos registros al ministro de justicia y al de la policía general, y por último el 602: que estos dos ministros llevarán en la misma forma un registro general de esas diversas copias.

Aún cuando este sistema del código significa un gran paso sobre los anteriores para constatar los antecedentes judiciales de los delincuentes, adolece con todo de ciertos defectos que se notaban en la práctica.

En efecto, los registros de los tribunales, con suma dificultad podían suministrar dato alguno con respecto á aquellos individuos de quienes se ignoraba la residencia que tenían cuando fueron condenados. Para ello sería necesario que se revisaran los registros de todos los tribunales del país, lo que supone una tarea abrumadora, y esa misma dificultad se notaba al consultar los registros de los ministerios por la acumulación enorme de documentos que se encontraban en sus archivos.

Al examinar la organización y funcionamiento del casillero, veremos cómo se subsanan esos inconvenientes que dejamos apuntados.

II

El casillero, como lo indica su nombre, es un mueble, el cual se divide en tantas reparticiones ó cajones como letras tiene el abecedario y se destina á guardar los documentos donde constan los extractos de las condenas sufridas por los delincuentes.

Cada Secretaría de los tribunales represivos lleva uno de esos casilleros. Cuando un individuo ha sido condenado por crimen ó delito y la sentencia ha pasado en autoridad de cosa juzgada, el secretario del tribunal que la dictó saca un extracto de la sentencia y lo deposita en el cajón que lleva la letra correspondiente á la inicial del apellido que tiene el condenado.

Si el lugar del nacimiento de éste no coincide con el del tribunal que dictó la sentencia, el funcionario que sacó el extracto remite copia de éste al casillero del distrito donde nació el delincuente.

Al organizarse esta institución, se discutió mucho si esas copias debían quedar en el casillero del domicilio ó si debían remitirse al del lugar del nacimiento de los inculpados.

Los partidarios del primer sistema, aducían en su favor que era en

el lugar de la residencia donde los individuos podrían ser más fácilmente perseguidos, donde podrían ser llamados á formar parte del jurado, donde debían ejercer sus derechos políticos, y que siendo allí donde poseían su principal establecimiento, era más fácil que en otra parte conseguir los antecedentes de su conducta. Sin embargo, el otro sistema es preferible y fué el que se adoptó.

Decía al respecto Mr. Rouher: «He preferido el del lugar del nacimiento, porque él no tiene nada de vago, nada de incierto, nada de móvil; es un hecho que se apodera del hombre á su entrada en la sociedad y lo sigue hasta la muerte; el lugar del nacimiento es, por otra parte, también el del domicilio para la mayor parte de los individuos, quienes nacen, viven y mueren sin haber salido nunca de los límites de la comuna; en cuanto á aquellos que se alejan de allí, conservan en el lugar sus relaciones de familia y de intereses que lo ligan siempre con él. En fin, con respecto á esos hombres, muy pocos por otra parte, que viven en un estado de vagancia continua, la estadística demuestra que es casi siempre bastante fácil encontrar el lugar del nacimiento cuando los magistrados se preocupan de ello».

Quedaba aún por resolver dónde debían encontrarse los antecedentes que se referían á los extranjeros y á aquellos individuos de quienes se ignoraba el lugar de su nacimiento; pero la dificultad se solucionó bien pronto y de una manera acertada, disponiéndose que esos antecedentes se remitieran al Ministerio de Justicia, donde se haría una clasificación de ellos por orden alfabético.

Con esto, como dice Georges Vidal, se comprende como la primera eliminación y la descentralización de que hemos hablado, disminuy en el número de los datos reunidos en el ministerio.

Esos extractos que permanecen archivados en el casillero llevan el nombre de boletín número 1 y deben contener las menciones siguientes: asiento del casillero, fecha del mandato de depósito, filiación del condenado: si es soltero, casado ó viudo, edad, nacionalidad, distrito donde nació, domicilio, profesión, número de hijos que tenga, nombres y edad de los padres, señas particulares, condena sufrida, causa de ella, mención de la pena, fecha de la sentencia y tribunal que la dictó.

Posteriormente á la redacción del boletín, debe *mencionarse* la época de la expiración de la pena, y si ésta ha sido sufrida.

Cuando se quieren obtener los antecedentes que sobre una persona arroja el boletín número 1, el secretario del tribunal respectivo expi-

de un extracto de ese boletín, al que se da el nombre de boletín número 2, y si dicha persona carece de antecedentes en el casillero, el boletín número 2, lleva entonces la mención *Nada.*

En los orígenes del casillero, los boletines número 2, para llenar los fines que se tuvieron en cuenta al crearse esa institución, se expedían no solamente á las autoridades, sino también á los particulares.

Es cierto que Mr. Béranger en la sesión del Senado francés de 8 de diciembre de 1899 se expresaba en términos que revelan la opinión de que los boletines no debían entregarse sino á las autoridades represivas. «El casillero, decía el distinguido senador, conservó de hecho, el carácter de los *somniers*, (1) que venía á reemplazar. Ahora bien, este carácter, no hay duda al respecto, era el de obtener un documento únicamente destinado á los magistrados para el esclarecimiento en el juicio de los sumarios.

«En su origen, el casillero ha sido, pues, absolutamente secreto y las primeras circulares no le han dado otro carácter».

Pero según el parecer de Mr. Pierre Jouvenet, abogado de la Corte de Apelaciones, Mr. Béranger partía de una base falsa.

«Nosotros queremos creer, dice Mr. Jouvenet, que la expresión del honorable senador, ha traicionado su pensamiento Una de las premisas de su silogismo es al menos vulnerable, y la conclusión manifiestamente errónea. Sin duda el uso de los registros del Código de Instrucción Criminal y de los *somniers* judiciales estaba reservado á la magistratura, que sacaba de ellos para sus necesidades exclusivas notas confidenciales sobre los antecedentes de los inculpados. Pero si ellos permanecieron siempre secretos, no fué así en el origen del casillero judicial.

«Lo hemos demostrado con textos en la mano, y los argumentos invocados en apoyo de nuestra tesis nos parecen perentorios. Las primeras instrucciones ministeriales hicieron del casillero judicial un documento público en toda la acepción de la palabra: ellos son tan claros y tan formales como posibles en este sentido.

«Los textos á que se refiere Mr. Jouvenet son las circulares del guardasellos de fecha 6 de noviembre de 1850, 30 de diciembre del mismo año y 6 de junio de 1851 que transcribo á continuación.

«Se decía en la primera de estas circulares: «la entrega de los datos contenidos en los casilleros judiciales, á otras personas que no

---

(1) Los *somniers* eran unas hojas sueltas que se usaban en sustitución de los registros del Código de Instrucción Criminal.

Cada una de esas hojas no contenía sino los datos referentes á un solo delincuente. Ellos fueron el origen inmediato de los actuales boletines.

sean los magistrados del orden judicial, no podrá efectuarse sino después de la visación del procurador imperial. Los boletines recogidos en los casilleros judiciales no son, en efecto, sino extractos de procedimientos judiciales y pertenece al Ministerio público examinar en qué casos pueden sin inconveniente ser entregados á la publicidad.»

«En la de 30 de diciembre es más explícito:

«Se me ha preguntado, decía el guardasellos, muy poco tiempo después de esta primera indicación, con qué espíritu debía entenderse la comunicación que debía hacerse á los simples particulares de los datos contenidos en los casilleros judiciales; mi pensamiento es de que la publicidad debe ser la regla y que la comunicación debe ser acordada cada vez que el Ministerio público reconoce que la demanda que se haga de ella se apoye sobre motivos serios y legítimos.»

Por último en la circular del 4 de junio se expresaba en estos términos:

«He sido informado de que la última parte del párrafo IX de mi circular del 6 de noviembre de 1850, relativa á la comunicación sea á las administraciones públicas, sea á los simples particulares, de los datos recogidos por los casilleros judiciales, no es comprendida de la misma manera en todos los distritos ni en cuanto al modo de comunicación ni en cuanto al precio de los boletines.

«Como se ha dicho en la circular del 30 de diciembre (§ XII) la publicidad es la regla y la comunicación debe ser acordada cada vez que el Ministerio público reconozca que la demanda que se haga de ella se apoye en motivos serios y legítimos. Yo os ruego en consecuencia, que deis á vuestros sustitutos las órdenes necesarias para que en el futuro la entrega de los boletines solicitados por las administraciones públicas no sufra ningún retardo y para que los reclamados por particulares les sean igualmente entregados cuando el Ministerio público haya reconocido que pueden serlo sin inconveniente alguno.»

Con esto queda, pues, demostrado, como los boletines número 2, en el origen del casillero, se podían entregar también á los particulares que los solicitasen.

La entrega de los boletines á cualquiera que los solicitase ofrecía, sin embargo, serios inconvenientes que debían evitarse: el honor y la tranquilidad de las familias y sus individuos quedaban seriamente amenazados con ese procedimiento. Bastaba que un mal intencionado pudiera conseguirse un boletín correspondiente á una persona cualquiera, para que se produjeran las venganzas y los *chantages* más odiosos contra ella, amenazándose con la publicación del boletín para provocar el escándalo y la difamación.

En vista de estos inconvenientes se dispuso por una circular del año 1876 que los boletines número 2 no podrían entregarse á otros particulares que á aquellos á quienes les concernía especialmente.

Como hemos dicho anteriormente, el boletín número 2 es un extracto del boletín número 1; por consiguiente los datos esenciales que se mencionan en éste deben figurar en aquél.

Hasta el año 1899 el boletín que se entregaba á los particulares contenía exactamente las mismas menciones que las expresadas en el que se destinaba á las autoridades públicas; pero á partir de esa fecha, en virtud de la ley de 5 de agosto de 1899, hubo un nuevo boletín, el número 3. Desde entonces el boletín número 2 se destinaba exclusivamente á las autoridades y el número 3 á los particulares.

El primero de éstos continuó siendo la expresión exacta del boletín número 1; pero no sucedió lo mismo con el boletín número 3, donde se omitían ciertos datos que arrojaba el casillero, por estimarse que algunas condenas debían ocultarse al público que no tendría interés legítimo en conocerlas.

La transcripción exacta en el boletín número 2 de todos los datos que arrojaba el casillero se consideró como una medida sumamente rigurosa. Existen muchas pequeñas condenas que no suponen por parte de los infractores que han incurrido en ellas, ninguna inmoralidad, ni perversión en sus costumbres, y que sin embargo, consignadas en un documento de carácter público, provocan recelos y desconfianzas contra sus dueños en el ánimo de aquellas personas que tienen la ocasión de enterarse de ellas.

Aparte de esto, se consideró también como excesiva la circunstancia de que las menciones que figuraban en el boletín número 2 tuvieran el carácter de la perpetuidad.

En la práctica aquellos individuos que solicitaban algún empleo, debían exhibir su boletín, y bastaba que en éstos se consignara la más insignificante de las condenas, aún cuando se hubiera sufrido en épocas remotas, para que el postulante tropezara con grandes dificultades al querer satisfacer sus pretensiones.

A este respecto decía Mr. Delatre en las Cámaras francesas: «Se ha transformado el casillero en una especie de pilori á perpetuidad que reemplaza las antiguas exposiciones en la plaza pública. Este pilori del casillero judicial ha engendrado más reincidentes que todos los que habéis mandado á la Nueva Caledonia».

La idea de la reforma del casillero empezó á hacer camino desde el año 1878, y ella fué el objeto de serias discusiones en congresos y parlamentos.

El congreso de Stokolmo en el año 1878, el de San Petersburgo en 1890, el congreso de la Sociedad de patronato celebrado en Lyon el año 1894 y el parlamento francés en los años 1898 y 99 se ocuparon extensamente de la reforma del casillero.

El proyecto de ley que á ese fin se presentó en las Cámaras francesas, siguiendo las inspiraciones de los referidos congresos, ofrecía tres innovaciones características.

Se refería una, á las menciones que debían omitirse en los boletines que se entregaran á los particulares, otra, á la fijación de un plazo, pasado el cual no debían inscribirse en dichos boletines ciertas clases de condena, y por último se concedía en favor de algunos condenados un derecho de rehabilitación por el solo transcurso del tiempo.

Para mayor claridad transcribo á continuación los artículos del proyecto que tienen atingencia con el punto que nos ocupa:

Art. 7.° El boletín número 3 es un extracto del boletín número 1 establecido según las reglas fijadas en los artículos 8.° á 12.

Puede ser reclamado por el individuo á quien concierne y en caso alguno debe ser entregado á terceros.

Art. 8.° No serán nunca inscriptas en el boletín número 3:

1.° Las decisiones pronunciadas por aplicación del artículo 66 del Código Penal.
2.° Las condenaciones á penas de simple policía pronunciadas por delito en que se han reconocido circunstancias atenuantes.
3.° Las condenaciones á una multa que no pase de veinticinco francos.
4.° Las condenaciones extinguidas por la rehabilitación ó por aplicación del artículo 1.° de la ley de 26 de marzo de 1891 sobre atenuación y agravación de las penas.
5.° Las declaraciones de quiebra ó de liquidación judicial.
6.° Las pérdidas de patria potestad.
7.° Las decisiones disciplinarias que no sean la de destitución.
8.° Las condenaciones por delitos políticos y por delitos previstos por las leyes de prensa, á excepción de aquellas que han sido pronunciadas por difamación ó por ultraje.
9.° Las condenaciones pronunciadas en el extranjero por hechos no previstos por las leyes penales francesas.

Art. 9.º No son inscriptas en el boletín número 3:

1.º Una primera condenación á prisión de seis meses ó menos de seis meses, pronunciada por aplicación de los artículos 67, 68 y 69 del Código Penal.
2.º Una primera condenación, sea á un mes ó menos de un mes de prisión, sea á una multa superior á veinticinco francos, pero que no exceda de quinientos, pronunciada por un delito que no sea el de ultraje público al pudor, robo, estafa, abuso de confianza ó atentado á las costumbres, previsto por el artículo 334 del Código Penal, por ultraje público al pudor y el delito del artículo 400 del Código Penal
3.º Las condenaciones con sobreseimiento á seis meses ó menos de seis meses.

Art. 10. Cesan de ser inscriptos en el boletín número 3:

1.º Siete años después de la expiración de la pena corporal ó el pago de la multa, la condenación única por delito.
2.º Quince años después de la expiración de la pena, la condenación única por crimen

Art. 11. En caso de condenación ulterior, el boletín número 3 reproduce íntegramente el boletín número 1 constatando las decisiones que no fueran las enumeradas en el artículo 8.º.

Este proyecto fué informado favorablemente por el senador M. Jules Godin, quien al referirse á las reformas consignadas en los artículos que hemos transcripto, decía entre otras consideraciones: «una persona ha incurrido en una condenación ligera por un hecho sin importancia, un delito ó contravención, por ejemplo, ó aún una condenación por un delito de imprudencia. Esta condenación permanecerá inscripta en su casillero y la persona condenada encontrará siempre en él, esa mención cuyo conocimiento es evidentemente inútil á los terceros, á los simples particulares para quienes se expide el boletín.
«Aún se tratará de hechos más graves, de una condenación por un delito de derecho común; el hecho de la inscripción en el casillero, sujeta á aquel que ha sido herido por ella á esa condenación durante toda su vida. Diez años, veinte años después que la pena ha sido sufrida, se le entregará su extracto del casillero con la mención de la decisión recaída. La pena pronunciada, pesará así sobre toda su existencia. ¿No hay allí una supervivencia de la condena, una especie de penalidad nueva que agravará singularmente la penalidad misma?»
En cuanto á la tercera reforma consignada en el proyecto, es decir,

la que concede una rehabilitación de pleno derecho por el solo efecto de un lapso de tiempo, aducían en su favor los defensores de ella, que había necesidad de evitar á aquellas personas á quienes la ley concedía el derecho de obtener de los tribunales su rehabilitación, los inconvenientes de un juicio que ponía en evidencia un pasado que debía permanecer en el olvido.

Muchos eran los condenados que por esa circunstancia se abstenían de conseguir su rehabilitación judicial.

En la sesión del Senado de 8 de diciembre de 1898, Mr. Béranger dió lectura de varias cartas enviadas á él por algunos particulares, donde se demostraba bien á las claras los perjuicios que presentaba la rehabilitación judicial y por consiguiente la necesidad de la reforma.

Un interesado en ésta escribía el 9 de enero de 1898: «Usted no puede imaginarse los sufrimientos que soporta diariamente un hombre que ha cometido una falta, la ha expiado y quiere vivir como una persona honesta. ¡Cuántos desgraciados que están en mi caso no se atreven á demandar su rehabilitación ante el temor de hacer conocer sus antecedentes á aquellos que los ignoran, y sufren en silencio».

Otro que había sufrido hacía veintitrés años dos meses de prisión, escribía el 10 de junio de 1898: «Hace diez y siete años que habito el mismo barrio y durante el período electoral algunos amigos que formaban parte de un comité se asombraron de que yo no figurase en la lista de los electores. Esperando después de veintitrés años poder fácilmente regularizar esta situación fuí el viernes último al *Parquet*, donde fué necesario descubrir mi vergüenza ante muchas personas. Se me dijo que era menester dirigir una solicitud con todos los detalles, que esta solicitud pasaría por las oficinas de la alcaldía de mi distrito, después por la comisaría de policía y en fin por el juzgado de paz.

«Hice notar que la rehabilitación que se me ofrecía era más deshonrosa que el *statu quo*. No se habita en un barrio diez y siete años sin tener relaciones. Soy muy conocido en la alcaldía... es muy duro cuando se tienen los cabellos blancos andar en esos pasos».

A instancia de varios colegas, Mr. Béranger siguió dando lectura á otras cartas del mismo tenor de las anteriores, que prueban más que cualquier argumentación la necesidad de la reforma en que estaba empeñado, pero en mérito á la índole de este trabajo sintético omitiré aquí su transcripción, por considerarla innecesaria al fin que me he propuesto.

Aparte del sistema preconizado en el proyecto que sucintamente hemos comentado, otros dos sistemas ocuparon la atención de las Cámaras francesas.

Sostenían algunos legisladores que el casillero debía ser absolutamente clandestino, que no debían expedirse sus extractos sino á las autoridades judiciales, y para ello se fundaban en que el casillero tenía por objeto únicamente dar á conocer los antecedentes de los procesados á fin de que los jueces pudieran aplicarles los medios represivos que les correspondiesen. Se invocaba además en favor de este sistema, que con la publicidad del casillero se dificultaba la rehabilitación social de los delincuentes. Sin embargo, como dejamos establecido anteriormente, valiéndonos de la autoridad de Mr. Jouvenet, el casillero judicial en los orígenes facilitaba sus datos no sólo á las autoridades judiciales, sino también á todos los particulares que los solicitaren en debida forma.

Con esto, se hizo carne en el pueblo la costumbre de exigirse la exhibición del boletín número 2 cada vez que se requería el goce de algún empleo ó colocación cualquiera.

Romper con esta costumbre, estableciendo que el casillero sería clandestino, era quitar á las personas honestas un medio con el que habían contado siempre para enterarse sobre la conducta de aquellos en quienes iban á depositar su confianza.

Es cierto que con el sistema de la publicidad se dificulta en parte la rehabilitación de los delincuentes, pero no lo es menos que si el Estado debe interesarse en la salvación de esos desgraciados, también debe velar, y con mayor razón, porque las gentes honestas no sean víctimas de los malvados.

En los pueblos europeos sobre todo, donde la lucha por la existencia cada día se hace más encarnizada, es justo que el obrero que pueda presentar limpio su boletín del casillero no sea pospuesto por aquel otro que tiene su conciencia manchada por el delito.

Si el delincuente lucha con grandes dificultades para vivir en sociedad, no es el casillero quien tiene la culpa de su desgracia, sino su conducta inmoral que lo hace inadaptable al medio donde se mueven los hombres de bien.

Pero como hemos dicho anteriormente, no todos los individuos que hayan cometido algún delito son seres inmorales á quienes la sociedad debe repudiar de su seno, y es en atención precisamente á esta circunstancia que se creyó del caso destinar un nuevo boletín, el número 3, para entregar á los particulares.

De este modo se concilia el interés de la sociedad que exige del Estado la defienda contra los delincuentes, y el de éstos que le reclaman á la vez su defensa contra la sociedad.

El tercer sistema consistía en el mantenimiento del *statu quo;* pero no insistiremos en él, pues ya hemos puesto en evidencia los serios inconvenientes que ofrecía el casillero antes de la reforma.

Salvo ciertas modificaciones que no son fundamentales, fué apro-

bado por el Senado y la Cámara de Diputados francesa el proyecto de ley que hemos transcripto.

A consecuencia de la reforma, el boletín número 3 ó sea aquel que, como hemos dicho, está reservado únicamente para aquellas personas á quienes concierne el casillero, debe contener todas las condenaciones que figuran en el boletín número 1, con excepción tan sólo de aquellas previstas por la ley nueva.

Entre las condenaciones exceptuadas hay algunas que nunca deben mencionarse, otras que solamente se inscriben cuando concurren algunas circunstancias especiales que luego veremos, y por último hay otras que dejan de mencionarse después de transcurrido cierto tiempo á partir del momento de la expiración de la condena.

Entre las primeras debemos mencionar:

1.º Las decisiones pronunciadas por aplicación del artículo 66 del Código Penal, ó sea aquellas que acuerdan la absolución de los menores de diez y seis años que han obrado con falta de discernimiento.

2.º Las condenas extinguidas á causa de la rehabilitación judicial y de derecho.

3.º Las condenas pronunciadas en países extranjeros á consecuencia de hechos no previstos por las leyes penales francesas.

4.º Las condenas por delitos previstos por las leyes sobre prensa, á excepción de aquellas que han sido pronunciadas por difamación ó ultraje á las buenas costumbres.

Entre los segundos ó sea los que no deben inscribirse mientras no se haya incurrido en nueva condena ó una pena que no sea la de multa, se encuentran:

1.º La primera condena á prisión de tres meses ó menos, pronunciada por aplicación de los artículos 67, 68 y 69 del Código Penal, es decir, contra un menor de diez y seis años del cual se ha declarado que obró sin discernimiento.

2.º La condenación con sobreseimiento á un mes ó menos de un mes de prisión, con multa ó sin ella.

3.º Las declaraciones de quiebra si el fallido ha sido declarado excusable por el tribunal ó si ha obtenido un concordato homologado.

Entre las condenas que cesan de ser inscriptas en el boletín después de transcurridos ciertos plazos, se encuentran:

1.º Después de un plazo de dos años la condena única á menos de seis días de prisión ó á una multa que no pase de cincuenta francos, ó la condena única á una prisión de menos de seis días con multa que no pase de veinticinco francos.

2.º Después de cinco años la condena única á seis meses ó á menos de seis meses de prisión ó á esta pena unida á una multa cualquiera y la condenación á una multa superior á cincuenta francos ó las condenas múltiples ó multa.

3.º Después de diez años, la condena única á una pena de dos años ó menos ó las condenas múltiples que en conjunto no pasen de un año ó á penas juntas á una multa.

4.º Después de quince años la condena única superior á dos años de prisión ó á esta pena unida á una multa.

En la redacción de los boletines pueden cometerse ciertos errores que provienen ya de inexactitudes en las cuales han incurrido los funcionarios al extender los boletines, ó bien de fraudes cometidos por los inculpados, quienes, tomando el nombre de otras personas, pueden hacer figurar en el casillero de éstos algunas condenas que corresponden á aquéllos.

Aun cuando el procedimiento para rectificar los errores y para evitar y reprimir los fraudes tiene que variar en cada país de acuerdo con sus leyes penales y procesales, se pueden aceptar, con todo, los siguientes principios generales que se desprenden de la legislación francesa:

1.º Si el error nace de que el secretario del tribunal de distrito no extendió el boletín número 1, ó si el del tribunal que dictó la sentencia no remitió la copia correspondiente al casillero del tribunal de origen ó sea el del lugar donde nació el delincuente, ó si el error proviene de que el inculpado, disimulando su nombre, ha evitado que en su casillero figure una condena en la cual ha incurrido; la rectificación se hará en este caso por la vía administrativa, debiéndose consultar cuando se trata de simulaciones ó disimulaciones de identidad, las fichas antropométricas ó dactiloscópicas si las hubiere.

2.º Si el error proviene de que un delincuente, usando el nombre de otra persona, ha sido la causa de que figure en el casillero de ésta una condena que no le corresponde, el procedimiento para la rectificación del casillero se hará entonces por la vía judicial.

En este caso, el interesado podrá recurrir al tribunal que dictó la sentencia condenatoria para que ordene la eliminación de la condena de su casillero.

3.º Los fraudes, ya provengan de disimulaciones de la propia identidad ó de simulaciones de identidad ajena, serán reprimidos de conformidad con las leyes penales ordinarias.

4.º Los errores y fraudes cometidos en los boletines números 2 y 3, que toman su origen del respectivo boletín número 1, que es defectuo-

so, se subsanarán ó suprimirán en su caso, siguiendo las reglas fijadas anteriormente.

5.º Cuando el error se produce al redactar el boletín número 2, debemos hacer constar que si éste se quiere hacer valer contra una persona en un juicio criminal, es al Ministerio público á quien corresponderá la prueba de la veracidad del documento si el procesado alegare lo contrario.

6.º Cuando en el boletín número 3 se ha inscripto alguna condena de las exceptuadas, el interesado podrá pedir su eliminación por la vía administrativa, y si este procedimiento no diere resultado podrá recurrir á los tribunales del lugar de su domicilio ó del lugar de su nacimiento.

Expuestas estas breves nociones sobre los orígenes, concepto, fines, organización y funcionamiento del casillero judicial, veamos de qué manera puede hacerse práctica en nuestro país esta institución generalizada hoy en Europa.

III

En nuestro país la creación del casillero judicial se impone como una necesidad bien sentida.

Para la aplicación de varias disposiciones importantes del Código Penal es preciso que los jueces conozcan los antecedentes de los individuos á quienes tienen que juzgar.

Para no citar sino algunos artículos de ese cuerpo de leyes, recordaremos que el 19 establece: que son circunstancias agravantes: *a*) haber sido el culpable condenado ejecutoriamente con anterioridad por delito á que la ley señala igual ó mayor pena ó por dos ó más delitos á que aquélla señale pena menor; *b*) ser reincidente; y el 18 prevé entre las circunstancias atenuantes la buena conducta anterior del delincuente.

Los procedimientos que actualmente adoptan los jueces á fin de cerciorarse de la buena ó mala conducta de los procesados, como nada hay estatuído al respecto, son necesariamente arbitrarios, y en más de un caso cuando tienen que juzgar á algún individuo no saben si éste es un reincidente ó un delincuente primario.

Para conseguir esos datos sería necesario en primer término dirigirse á todas las cárceles del país para que informaran si el procesado ha tenido ó no entrada en ellas, y luego, en caso afirmativo, habría que solicitar del Juzgado que lo condenó, un nuevo informe para saber cuál ha sido la sentencia y la causa de ella.

Pero nadie puede asegurar que todos los registros de las cárceles y Juzgados del país son llevados en debida forma, y en consecuencia los datos suministrados por ellos en más de un caso serán de un valor muy dudoso.

Aparte de este inconveniente, salta á la vista otro no menos importante, y es el de la lentitud para obtener los informes.

Con el casillero judicial se evitan estas dificultades, como hemos tenido ocasión de probarlo en las páginas precedentes.

En éstas hemos puesto en evidencia á la vez, las facilidades que reporta el casillero á las demás autoridades judiciales y administrativas del país, que necesitan conocer los antecedentes de conducta de sus habitantes.

Para este país podría adoptarse el casillero tal cual funciona en Europa y en particular en Francia, de donde ha sido tomado el modelo, con las modificaciones que imponen ciertas particularidades de nuestras leyes y nuestras costumbres.

La institución en sus comienzos debe limitarse á facilitar sus datos á las autoridades.

Entiendo que nuestras costumbres no permiten por ahora que se dé publicidad al casillero. Siendo éste secreto, se evitan abusos fáciles de prever.

A diferencia de lo que sucede en los países europeos, donde hay tantos casilleros como distritos con jurisdicción penal, para el nuestro, tres son suficientes: uno para los delincuentes nacidos en Montevideo, otro para los que hubieren nacido en el resto de la República, y el tercero para los extranjeros y aquellos de quienes se ignora el lugar de su nacimiento, y podrían estar concentrados en una sola oficina, pues ni la población del país es tan numerosa que haga posible una gran acumulación de boletines en esos casilleros, que dificulten su funcionamiento, ni la extensión del territorio es tan grande que impida á la oficina central comunicarse fácilmente con todos los Juzgados de la República.

Como las rectificaciones á que den lugar los errores ó fraudes cometidos en los boletines ofrecen una cuestión que está íntimamente ligada con la del valor probatorio que á esos documentos les atribuya la ley positiva, y como por otra parte el proyecto que formularé al final no es de una ley, sino de un decreto del Poder Ejecutivo, entiendo que esas rectificaciones sólo deberán efectuarse por orden del Superior Tribunal de Justicia.

En cuanto á los fraudes, para garantirse contra ellos es conveniente que figure en el boletín número 1 el señalamiento antropométrico y dactiloscópico del individuo á quien corresponda el boletín.

No me ocupo en el proyecto de la situación en que ante el casillero quedarán los delincuentes que hayan sido condenados con anterioridad á la fecha en que esa institución empiece á regir en el país. Para incluirlos en él, sería necesario obtener sus antecedentes por medio de los actuarios de los Juzgados ó de una Comisión especial que se ocupara de ello.

La práctica del casillero aconsejará lo que deba hacerse en el futuro sobre este particular.

Por ahora lo acertado es mantener el *statu quo.*

Para facilitar la tarea de los actuarios en la redacción de los boletines y teniendo en cuenta la necesidad de que el casillero ofrezca un todo uniforme y armónico, establezco en el proyecto que la oficina encargada del casillero remitirá á dichos actuarios los formularios, de acuerdo con los cuales deben redactarse los boletines.

Como conclusión de estas breves consideraciones, debo manifestar que los gastos que ocasionará el casillero son tan insignificantes que ellos no pueden, en manera alguna, ser mirados como un obstáculo para su creación.

Para que funcione con toda regularidad bastan ... pesos para gastos de instalación y.... mensuales para los gastos de la oficina.

En cuanto al personal de empleados, puede utilizarse por ahora el mismo que funciona en la Oficina de Estudios Médico-legales y de Identificación, á la cual estará anexo el casillero.

En consecuencia, pido al Honorable Consejo Penitenciario se digne patrocinar ante el Superior Gobierno el siguiente proyecto:

El Poder Ejecutivo

DECRETA

Artículo 1.º Créase en la República la institución del casillero judicial que estará anexa á la Oficina de Estudios Médico-Legales y de

Identificación, bajo la superintendencia del Superior Tribunal de Justicia.

Art. 2.º Esta institución tendrá como fines exclusivos facilitar sus datos á las autoridades represivas, á las Juntas Electorales y á las demás autoridades administrativas del país que los solicitaren.

Art. 3.º Fuera de estas autoridades, ninguna persona, ni aun aquéllas á quienes concierne el casillero, tendrá derecho á pedir su exhibición ni exigir copia alguna.

Art. 4.º El casillero se dividirá en tres reparticiones ó casilleros distintos: uno para guardar los antecedentes judiciales de los delincuentes nacidos en Montevideo, otro para los nacidos en el resto de la República y el tercero para los extranjeros y aquellos de quienes se ignora el lugar de su nacimiento.

Art. 5.º Dentro del plazo de quince días de estar ejecutoriada una sentencia condenatoria en materia penal, los actuarios del Juzgado respectivo remitirán á la oficina del casillero un resumen extraído del sumario correspondiente que contendrá los siguientes datos: filiación del inculpado, extracto de la sentencia definitiva, causa de la condena, fecha de ésta, tribunal que entendió en última instancia, y fecha y lugar de la expedición de este resumen.

Art. 6.º A los efectos de lo dispuesto en el artículo precedente, el Poder Ejecutivo se dirigirá al Superior Tribunal de Justicia para solicitarle se sirva dictar la acordada del caso.

Art. 7.º Al recibirse en la oficina el resumen que remitan los actuarios, se le agregará la identificación antropométrica y dactiloscópica del individuo á quien se refiera

Art. 8.º Dicho resumen llevará el nombre de boletín número 1, y se depositará en el cajón del casillero respectivo que tenga la letra correspondiente á la inicial del apellido del inculpado.

Art. 9.º De este boletín se expedirán copias íntegras que llevarán el nombre de boletines número 2, siempre que fueren solicitados por el Superior Tribunal de Justicia, Jueces del Crimen, Jueces Letrados Departamentales, Juez Letrado Correccional, Jueces de Instrucción, Fiscales del Crimen y Agentes Fiscales.

Art. 10. A las autoridades administrativas se les expedirá copias en extracto del boletín número 1, que se denominará boletín número 3.

El Superior Tribunal determinará en cada caso los datos que se mencionarán en este boletín, teniendo en cuenta la autoridad que lo solicitare.

Art. 11. Cuando el casillero no arroje ningún antecedente sobre una persona determinada, los boletines que se expidieren expresarán la mención: *Nada*

Art. 12. No podrá eliminarse del casillero el boletín número 1 ni

hacerse modificaciones en éste ni en los boletines números 2 y 3, sino por orden emanada del Superior Tribunal de Justicia.

Art. 13. Cuando se expida algún boletín número 2 ó 3, se dejará constancia en el boletín número 1 de la autoridad que lo solicitó y de la fecha de su expedición.

Art. 14. La oficina encargada del casillero remitirá á los actuarios los formularios necesarios para redactar los boletines.

Art. 15. Destínase la cantidad de.... pesos para gastos de instalación de la oficina.

Art. 16. Comuníquese, publíquese, etc.

NICASIO DEL CASTILLO.

Programa de ingreso á Obstetricia

Gramática Castellana.—1.° ANALOGÍA: Partes de la oración.—Accidentes gramaticales.—Géneros, números y casos.—*Del artículo:* Su declinación.—Artículos determinantes, indeterminantes é indefinidos. —*Del sustantivo:* Género, número, declinación.—División del sustantivo.—*Del adjetivo:* Su declinación.—División del adjetivo.—*Del pronombre:* Pronombres personales, demostrativos, posesivos, relativos é indeterminados.—Declinación del pronombre.—*Del verbo:* Conjugación.—Modos.—Tiempos.—Verbos auxiliares, regulares é irregulares. —*Del participio:* Sus clases.—*Del adverbio:* Su división.—Adverbios acabados en *mente.*—Modos adverbiales.—*De la preposición.*—Preposiciones separables é inseparables.—*De la conjunción:* Su división y diferentes clases de conjunciones.—*De la interjección.*

2.° SINTAXIS: Su división.—De la concordancia.—Del régimen.—De las oraciones.—Principales clases de oraciones.

3.° PROSODIA: Alfabeto.—Sílabas.—Diptongos y triptongos.—Palabras.—Acentos.—Cantidad.—Ritmo y expresión.

4.° ORTOGRAFÍA: De las letras mayúsculas.—De los acentos.—De los signos de puntuación y notas auxiliares.

TEXTO.—Compendio de Gramática Castellana, por F. Laso.

Aritmética.—Nociones preliminares.—Numeración oral y escrita de los números enteros.—Ejercicios.—Operaciones fundamentales con los números enteros.—Quebrados comunes y fracciones decimales.—Aplicaciones.—Sistema métrico.—Diversas clases de medidas.—Aplicaciones.—Medidas antiguas. Su relación con las del sistema métrico.—Ligera idea sobre las razones y proporciones.—Resolución de problemas elementales propuestos por la mesa examinadora.

TEXTO.—Aritmética elemental, por Vallín y Bustillo.

Geometría.—Preliminares.—División de la Geometría.—Geometría Plana.—Ángulos.—Su clasificación.—Rectas perpendiculares y oblicuas.—Rectas paralelas.—Polígonos.—Nociones preliminares.—Triángulos.—Su clasificación y propiedades generales.—Igualdad y semejanza de los triángulos.—Cuadriláteros.—Su división.—Circunferen-

cia.—Propiedades generales.—Medidas de los ángulos.—Semejanza y áreas de las figuras planas.—Ejercicios elementales de Geometría Plana.

Geometría del Espacio.—Rectas y planos.—Planos perpendiculares, oblicuos y paralelos.—Ángulos diedros y ángulos poliedros.—Cuerpos poliedros.—Pirámides y prismas.—Cuerpos redondos: cono, cilindro y esfera.—Áreas y volúmenes de los poliedros y cuerpos redondos.—Ejercicios elementales de Geometría en el espacio.

TEXTO.—Geometría Elemental, por Vallín y Bustillo.

Historia Natural.—I. Los seres vivos y los cuerpos brutos.—La materia viva.—Los animales y los vegetales; caracteres diferenciales.—II. El protoplasma.—La célula; su constitución y su funcionamiento.—La multiplicación de la célula.—La generación espontánea.—Estudio sumario de la célula en los vegetales.—III. Los tejidos en general: origen en el embrión; sus caracteres más generales.—IV. División del reino animal.—Animales invertebrados y vertebrados.—Caracteres generales de un vertebrado: el amphioxus.—Caracteres generales de los mamíferos.—La célula y los tejidos vegetales.

Química.—I. Caracteres generales de los cuerpos: nomenclatura.—División: cuerpos simples y compuestos: bases, ácidos y sales.—Cuerpos neutros.—II. Metaloides: nociones generales.—Estudio sucinto de algunos de ellos.—El oxígeno y el hidrógeno; el agua.—Agua oxigenada.—El cloro y el cloruro de sodio.—Los hipocloritos: el hipoclorito de sodio ó licor de Labarraque: sus propiedades desinfectantes.—El yodo: la tintura de yodo.—El boro y ácido bórico.—El ázoe y el aire: nociones generales.—El amoníaco.—III. Metales. Nociones generales: propiedades de los metales.—Nociones sobre el mercurio y sus sales principales: el bicloruro, el biioduro.—IV. Nociones generales de química orgánica.—Caracteres de las substancias orgánicas.—Estudio sucinto del ácido acético, del tartárico, cítrico, tánico: el ácido fénico.—Algunos otros cuerpos: la glicerina, el alcohol, el éter.

Física.—I. Nociones generales sobre los cuerpos: cuerpos sólidos, líquidos y gaseosos.—II. Propiedades generales de los cuerpos (nociones).—III. De la gravedad: el péndulo; nociones sucintas sobre las palancas.—Las balanzas.—IV.—Presión atmosférica: el barómetro.—El sifón.—V. Presión de los líquidos: el principio de Arquímedes.—VI. Nociones elementales sobre el calor: la solidificación; fusión, evaporación, ebullición, tensión.—La marmita de Papín.—El termómetro.

SOBRE ADMINISTRACION Y ORGANIZACION DE PUERTOS

Resultados de una misión del Ministerio de Fomento, desempeñada en 1904

POR E. GARCÍA DE ZÚÑIGA

Decano de la Facultad de Matemáticas de la Universidad de Montevideo

(Continuación)

CAPITULO VII

PUERTO DE LONDRES

I SECCIÓN: **Generalidades**

I.—EL TÁMESIS

La asombrosa prosperidad del puerto de Londres proviene, en primer lugar, de las condiciones extraordinariamente favorables del río Támesis. Este río no está sometido á variaciones de nivel considerables, ni bloqueado por los hielos en el invierno. No ha exigido, para dar entrada á los navíos más grandes hasta Londres mismo, ningún trabajo relativamente importante de regularización ó dragado. Su lecho se mantiene sin alteración casi.

El principal obstáculo para la navegación consiste en los altos fondos de Leigh Middle entre Shoesburyness y la punta Carvey, los cuales se extienden por una longitud de 7 millas inglesas. En este trozo del río se proyectan obras de mejoramiento.

Remontando el Támesis, desde Carvey-Point, las profundidades en aguas bajas ordinarias son las siguientes: de Carvey-Point á Broadness-Point, 9.90 m.; de Broadness-Point á Greenhithe, 6.60 m. á 7.92 m., y luego disminuye progresivamente hasta llegar al mínimo de 3.96 m., en el límite del Támesis marítimo, es decir, en los Docks de Santa Catalina. El ancho desciende á 99 m. en algunos parajes, lo que ha dado lugar á colisiones.

Las curvas hasta Margaritness son de radios superiores á 3/4 de milla; en Margaritness existe una curva de 1/2 milla de radio, y

aguas arriba de los Victoria-Docks, una curva de 1/4 de milla. Estas condiciones empiezan también á ser insuficientes para la comodidad de la navegación actual.

En resumen, el Támesis ha poseído hasta hace poco tiempo excelentes condiciones naturales para la navegación, pero exigirá trabajos importantes en un porvenir próximo.

II.—NATURALEZA É IMPORTANCIA DEL PUERTO DE LONDRES

El puerto de Londres es desde hace dos siglos el más grande del mundo por el tonelaje y el comercio. Su importancia ha ido en aumento de una manera continua desde su fundación. La progresión de ese ha decaído, sin embargo, en estos últimos años. He aquí, el aumento del tonelaje en tanto por ciento para las cuatro décadas transcurridas desde 1859 á 1899:

Aumento en	% de	1869	sobre	1859	. . .	39
»	»	1879	»	1869	. . .	43
»	»	1889	»	1879	. . .	37
»	»	1899	»	1889	. .	26

Con relación á otros puertos, el aumento porcentual de 1899 sobre 1890 es superior al de Londres en los siguientes: Glasgow, Southampton, Bristol, Hamburgo, Rotterdam, Marsella, Génova, Trieste; es decir, en casi todos los puertos principales de Europa.

Pero no hay que exagerar las consecuencias de estos resultados. En primer lugar, es natural que un puerto llegado á un punto avanzadísimo de desarrollo no progrese ya con la rapidez creciente de los puertos nuevos, y en segundo lugar, los otros puertos citados son puertos de escala, en tanto que el de Londres es un puerto de desembarco definitivo.

En Londres la cifra de la exportación es muy inferior á la de las importaciones, porque Londres es esencialmente un centro de consumo, sin dejar de ser el más grande mercado europeo de productos coloniales.

Sus importaciones pueden considerarse divididas en tres grandes categorías:

a) Importaciones para el consumo de Londres.
b) Importaciones para el consumo del país.
c) Importaciones provisorias destinadas al consumo extranjero.

La cifra correspondiente á la 1.ª categoría ha aumentado naturalmente con el desarrollo mismo de la ciudad; el aumento del tonelaje del puerto debe atribuirse á esta categoría, en gran parte. Pero en lo que concierne á la 3.ª categoría, Londres parece haber perdido terreno en estos últimos años. Las causas probables de ese retroceso relativo, son:

A) Insuficiencia,—con respecto á las nuevas condiciones de la navegación,—de las profundidades del Támesis y del acceso al puerto en general.

B) Aumento del comercio de otros puertos; apertura del canal de Suez; creación de líneas trasatlánticas directas.

Estas causas generales del decaimiento del comercio de Londres no podrían evidentemente ser compensadas por modificaciones en la organización técnica ó administrativa del puerto; pero, se advierte ya la necesidad de algunos mejoramientos que atenúen al menos los efectos de aquellas causas.

Al dar una idea de las diversas autoridades que intervienen en la administración del puerto de Londres y de la navegación del Támesis, diremos de paso en qué consisten estos mejoramientos necesarios.

III.—AUTORIDADES DEL PUERTO DE LONDRES Y DEL TÁMESIS

Estas autoridades son cinco:

1.º «Thames Conservancy»;
2.º «Trinity House»;
3.º «Watermen's Company»;
4.º Autoridad sanitaria del Puerto;
5.º Policía del Puerto.

Vamos á estudiar lo más sumariamente posible estas cinco administraciones.

1.º «*Thames Conservancy*»

La *Thames Conservancy* fué fundada en 1857 con la atribución, en primer término, de conservar y mejorar las condiciones de navegación del río; pero sus poderes son extensísimos, pues en realidad está encargada de todo lo que no ha sido especialmente encomendado á otros servicios.

A) *Zonas de acción.*—Sus poderes se extienden á todo el curso del Támesis fluvial y marítimo y aun al canal exterior para las cuestiones de dragado. Todo lo concerniente á los dragados, la remoción del limo y la policía de limpieza del río, entra en sus atribuciones.

B) *Constitución.*—La *Thames Conservancy* es un cuerpo compuesto de 38 miembros que representan en general todos los poderes interesados: Almirantazgo, Board of Trade (Ministerio de Comercio), Consejos de los diferentes condados, etc. Se subdivide en dos *Comités* que tienen su contabilidad separada: el Comité del Alto Támesis y el Comité del Bajo Támesis. Estos Comités deliberan separadamente, y sus decisiones son homologadas por la Asamblea general que se reune una vez por semana.

C) *Poderes y obligaciones.*—Son los siguientes:

a) La alta policía sobre todos los navíos en el interior del puerto.

b) La organización de la navegación del río.

c) El nombramiento de los capitanes de puerto, que tienen á su cargo el tráfico sobre el río, los movimientos y estacionamientos de los navíos, las operaciones de carga y descarga.

d) La remoción de restos de naufragios y de toda clase de obstrucciones.

e) Los dragados y rectificaciones del río.

f) La autorización para establecer quais, muelles, estacadas, palizadas ó planchadas, señales de navegación, instalaciones para petróleo ó explosivos, sobre todos los terrenos en que tales instalaciones pueden afectar al río.

D) *Organización financiera.*—Las entradas consisten principalmente en impuestos percibidos sobre los navíos que entran al puerto ó salen de él.

Sólo están exentos de impuestos los barcos de pequeño cabotaje, de menos de 45 toneladas.

El impuesto es de 1/2 penique por tonelada efectiva para los buques de cabotaje y para los que van á puertos extranjeros al Norte de la isla de Quessant; y de 3/4 de penique, para los que van á otros puertos extranjeros ó vienen de ellos.

También se perciben impuestos de peaje sobre las pequeñas embarcaciones y los yachts de recreo, así como también alquileres fijos por instalaciones de desembarcaderos ó por autorizaciones para extraer arena.

Del año 1894 al 1901, las cuentas de la *Thames Conservancy* pueden resumirse así:

a) Aguas-abajo de la esclusa de Teddington:

Entradas	619,758	libras esterlinas
Gastos.	539,557	» »

b) Aguas-arriba de la esclusa de Teddington:

Entradas	335,554	libras esterlinas
Gastos	331,260	» »

E) *Trabajos realizados.*—Por una razón ó por otra, la influencia de la *Thames Conservancy* ha sido poco importante en el mejoramiento del Támesis, habiéndose limitado casi exclusivamente á mantener las condiciones existentes.

En 1887 la *Thames Conservancy* recibió de 36 de los principales armadores del puerto y de varias Compañías de Seguros un pedido urgente para mejorar el canal navegable. Varios buques habían encallado y tuvieron que ser en parte descargados para ser puestos á flote nuevamente. Las pérdidas de tiempo que sufrían los buques obligados á esperar en Gravesend la hora probable de la marea para remontar hasta Londres, resultaban en extremo

gravosas en un puerto de tanta importancia. Se reclamaba, por lo menos hasta los «Albert Docks», una profundidad mínima igual á la del Canal de Suez, ó sea 26 pies ingleses.

La *Thames Conservancy* reconoció la exactitud de los hechos alegados, y prometió una investigación seria; pero como su acción no se hacía sentir bastante, la reclamación fué elevada á la Cámara de los Comunes en 1894. Se decidió el nombramiento de una Comisión especial llamada «Lower Thames Navigation Commission», cuyos trabajos principiaron en 1896. Sus conclusiones fueron en resumen las siguientes:

«Sería muy conveniente establecer en el Támesis, por lo menos « hasta Gravesend, una profundidad mínima de 30 pies.

«Sobre el banco de Leigh Middle que se extiende sobre una « longitud de 7 millas, esta profundidad no podría obtenerse por « simples dragados; habría, sin duda, que encauzar entre diques « el canal, orientando las corrientes.

«Así, es probable que, mediante trabajos de conservación poco « considerables, las profundidades de 30 pies se mantengan bien, « una vez establecidas.»

Debido en gran parte á la inactividad de la *Thames Conservancy*, este programa no ha tenido aún ni un principio de ejecución, y ha habido que instituir otras comisiones y efectuar nuevas investigaciones, para llegar á la conclusión definitiva de que la profundidad de 30 pies debe obtenerse hasta los «Surrey Commercial Docks», con un mínimo de ancho de 99 pies. Los trabajos deberán ejecutarse en un plazo de 10 años.

A espera de la ejecución completa de los trabajos, se empezaría por dar una profundidad de 30 pies frente á las entradas de los grandes docks, formando dársenas de 1,500 á 3,000 pies de largo, en los cuales los navíos podrían permanecer el tiempo necesario, sin estar expuestos á peligro. Estas dársenas serían tan anchas como lo permitieran las circunstancias en cada caso; serían balizadas y provistas de duques-de-alba. Su conservación sería probablemente fácil y realizable con pocos estipendios. Después se las iría uniendo entre sí á medida que se fuera abriendo el canal definitivo. Los diques previstos en algunos puntos deberían empezarse cuanto antes. Los gastos totales se elevarían aproximadamente á 2:500,000 libras esterlinas.

2.º «*Trinity House*»

La «Trinity House» deriva de una antigua corporación de pilotos y marinos establecida en Detford Strand, en Kent. Sus atribuciones, muy amplias en otros tiempos, se reducen actualmente al pilotaje, balizaje y alumbrado de las costas.

La «Trinity House» se ocupa de todo lo concerniente al alumbrado de las costas de Inglaterra, Gales, Islas anglo-normandas y Gibraltar; pero el alumbrado y balizamiento de algunas entradas de puertos están fuera de sus atribuciones. En el Támesis está encargada de todos estos servicios.

Con excepción de Turquía, Inglaterra es el único país de Europa en que estos servicios no estén á cargo del Estado; no es probable, sin embargo, que de ello resulte para los buques un aumento de gastos; en el extranjero se paga bajo otras rúbricas lo que en Inglaterra se paga á la «Trinity House».

Antes de 1899, los recursos de esta Administración consistían en impuestos especiales percibidos sobre todo navío que entrara á un puerto inglés ó saliera de él, á cada entrada ó salida. Más tarde se estableció una nueva tarifa que difiere de la precedente, sobre todo por la fijación de un máximo de pago por año. Tal navío paga cierto número de veces el impuesto según su tonelaje, después de lo cual queda definitivamente libre de todo desembolso durante el año. Los barcos de pequeño cabotaje, que en otros tiempos pagaban la casi totalidad de los impuestos de la «Trinity House», se encuentran así considerablemente aliviados. Es de lamentarse que los trabajos de dragado y los de balizamiento sean adscriptos á autoridades distintas.

Con respecto al pilotaje, las costas próximas al estuario del Támesis están divididas en 37 distritos llamados «outport districts». El Támesis mismo, desde el punto de vista del pilotaje, está dividido en dos distritos: el *Puerto de Londres*, propiamente dicho, y el «London pilotage district» que va de Gravesend á Dungeness.

Para el *Puerto de Londres* hay tres clases de pilotos:

a) Los «River Pilots» (70, más ó menos). Toman buques de todas clases, sujetos ó no al pilotaje obligatorio.

b) 20 pilotos, más ó menos, que no toman sino buques sujetos al pilotaje obligatorio.

c) 10 pilotos que no toman sino barcos exentos del pilotaje obligatorio.

Los de las dos primeras categorías cobran honorarios prefijados por la «Trinity House»; ó inferiores á los prefijados, si se trata de buques exentos de pilotaje obligatorio, siendo en tal caso estos últimos los que fijan los precios.

La «Trinity House» percibe un tanto por ciento (seis peniques por libra esterlina) sobre las ganancias de los pilotos patentados por ella, los cuales le pagan además tres guineas cada año por renovación de su patente. Con estas entradas, la «Trinity House» cubre su presupuesto. Los excedentes se destinan á una caja de pensiones de retiro.

El pilotaje obligatorio (*compulsory pilotage*) era al principio la regla general; pero de excepciones en excepciones, se ha llegado al fin á un estado de cosas completamente ilógico.

Quedan dispensadas en el «London pilotage district» y en los «Outport districts» de la «Trinity House» las siguientes categorías de buques, cuando ellos no trasporten pasajeros:

1) Buques de pequeño cabotaje.

2) Buques de menos de 60 toneladas.

3) Buques que efectúan el comercio de la Gran Bretaña con el puerto de Brest en Francia, los puertos europeos situados al Norte y al Este de este último, las islas de la Mancha; y viceversa.

4) Buques que navegan en los límites de su puerto de atracadero.

Este sistema conduce á anomalías y contradicciones innumerables.

El sistema del pilotaje obligatorio trae una dificultad de la mayor importancia: Un capitán que ha tomado á su bordo á un

piloto, estando obligado á ello, ¿es responsable en caso de accidente? No puede admitirse que no lo sea, pues según varios textos oficiales, el piloto es el consejero y solamente el consejero del capitán; por otra parte, sería no obstante difícil adoptar sin numerosas restricciones la solución contraria. Estas dos cuestiones del pilotaje obligatorio y de la responsabilidad pecuniaria de los armadores, han dado lugar en los últimos tiempos á muchas discusiones. La opinión general tiende á la supresión del pilotaje obligatorio: el mismo presidente de la «Trinity House» declara que no se opondría de ningún modo á la supresión del pilotaje obligatorio, y que toda la cuestión estriba en dar al puerto condiciones de seguridad suficiente.

Sobre el arancel de pilotaje, no es posible entrar aquí en todos sus detalles, porque ocuparían demasiado espacio. Véase sobre el particular la recopilación de Furnbull (páginas 388 y siguientes) [1]. Según el testimonio general, ese arancel es demasiado elevado. Se cita el caso de algunos buques que se han asegurado los servicios de un piloto elegido (*choice pilot*) pagándole un sueldo superior al de su mismo capitán. El pilotaje en Londres cuesta, según parece, el doble de lo que cuesta en Liverpool; pero hay que reconocer que la longitud y las dificultades del transporte son mayores para Londres que para Liverpool. Lo que aumenta sobre todo los gastos de pilotaje, es la obligación de cambiar de piloto en Gravesend. Esta condición parece innecesaria para los buques que *bajan* el Támesis.

Actualmente se discute la cuestión de la transferencia de los poderes de la «Trinity House» á otra administración. En los puertos ingleses más importantes el pilotaje está bajo el control, ya de la «Port Authority», ya de un comité permanente, ya de un «Pilotage Board» especialmente constituído. En Liverpool, Belfast, Dublin, es la «Port Auhtority»; en Bristol, un cuerpo de nueve miembros de la Municipalidad, tres armadores y dos pilotos; en Clyde, un «Pilotage Board», etc. Muchos propieta-

---

(1) «Furnbull's Dock and Port Charges for the United Kingdom. Seventh Edition. Véase también «Sees' Laws of Shipping», 11 th Ed. (páginas 792 y siguientes).

rios de navío se inclinan hacia la transferencia de los servicios de balizamiento y pilotaje á una «Port Authority». Por otra parte, el representante de la «Trinity House» mantiene la tesis contraria: el puerto de Londres, rodeado de bancos peligrosos, exige una protección especial, y no convendría modificar á la ligera el estado de cosas existente; los miembros de la «Trinity House» tienen la experiencia requerida y saben mejor que ningún otro cuerpo asegurar económicamente el alumbrado y balizamiento del canal, para lo cual poseen el material necesario; la «Trinity House» opina que las atribuciones de la «Thames Conservancy» podrían útilmente ser extendidas, pero que sería un error operar la unificación completa de los servicios. En todo caso, es de evidente utilidad reunir los servicios de pilotaje, balizamiento y alumbrado, á fin de que las comunicaciones entre los servicios sean rápidas, y que las modificaciones en uno de ellos puedan inmediatamente ser notificadas por los otros á los interesados.

3.º La «Watermen's Company»

Esta también es una corporación investida de cierta autoridad sobre el río Támesis. La primera organización de este cuerpo data de los principios del siglo XVI. En el año 1700, se le agregó la corporación de los «Lightermen» ó lancheros. La Compañía consiste ahora en *freemen* y aprendices. Estos últimos llegan á ser *freemen* ó patrones después de siete años de aprendizaje en condiciones determinadas. Un «act» del Parlamento, de 1859, da estas definiciones: *Lighterman*, un hombre que trabaja á sueldo en una embarcación destinada al transporte de mercancías; *Waterman*, un hombre que trabaja á sueldo en un buque destinado al transporte de pasajeros. La corporación, actualmente muy poderosa y exclusivista, comprende unos 8,000 miembros entre *freemen* y aprendices. Los detalles de su organización son complicadísimos; los sucesivos reglamentos publicados al respecto están llenos de ambigüedades. La opinión dominante es contraria al mantenimiento de esta organización. No existe ningún servicio análogo en los ríos Tyne, Clyde, Mersey; el mejor sistema para garantir la comodidad y seguridad de la navegación sobre

un río es el de abandonar á los propietarios de las embarcaciones la elección de su personal, pudiendo así imponerles una completa responsabilidad. En el puerto de Nueva York, por ejemplo, el sistema adoptado es el de la absoluta libertad. Una Comisión especial de la Cámara de los Comunes, en 1890, emite al respecto opiniones que sin ser tan francamente hostiles, reconocen la necesidad de convertir á la «Watermen's Company» en una corporación menos exclusivista. La Comisión nombrada por los «Royal Warrants» de 21 de junio de 1900 y 6 de marzo de 1901, llega por su parte á estas conclusiones:

1.° Un sistema tan tiránico pudo justificarse en otros tiempos, pero ya no tiene razón de ser.

2.° La responsabilidad pecuniaria impuesta á los propietarios de buques, es una condición suficiente para que estos propietarios no empleen sino hombres competentes.

3.° Las reglas seguidas por la «Watermen's Company» no aseguran un buen reclutamiento, puesto que un joven de 16 años que haya sido aprendiz puede obtener la «licence», mientras que un marinero práctico que haya trabajado en cualquier río que no sea el Támesis no podría obtenerla.

4.° Londres, con el sistema actual, está á la merced de un conflicto entre los *lightermen* y los patrones de embarcaciones.

5.° Otros puertos, en los cuales no rige una organización análoga á la de la referencia, no son menos seguros por eso.

4.° *Autoridad sanitaria del Puerto*

Este servicio está en manos del Consejo Municipal de Londres («Corporation of London»). La Comisión recién citada no ha recibido ninguna queja relativa á este servicio; al contrario, los armadores elogian unánimemente su buena organización y la ausencia de todo reglamento oneroso.

5.° *Autoridad de la Policía del Puerto*

Está en manos del servicio general de la policía de Londres. Como los docks son de propiedad particular, tienen ellos una policía

especial, y la policía metropolitana no se inmiscuye, sino en casos de urgencia. El Támesis, por el contrario, está bajo el control directo de la policía de Londres. Este sistema parece defectuoso. Sería sin duda más eficiente, para evitar los robos de mercancías, una autoridad única para el Támesis y los docks.

Tales son actualmente las autoridades investidas de poderes sobre el Támesis y el puerto de Londres. La más importante, como se ha visto, es la «Thames Conservancy», y de ella depende, en lo que concierne al río, la conservación y el progreso del puerto de Londres.

IV.—LOS DOCKS DE LONDRES

1.º La «London and India Docks Company»

En la segunda sección de este capítulo estudiaremos con todo detalle la organización de esta compañía de docks, la más importante de Londres; aquí expondremos algunas generalidades solamente.

Hasta fines del siglo XVIII no había docks en Londres, salvo una dársena comprendida en los «Surrey Commercial Docks». Todos los buques anclaban en el Támesis esperando su turno para atracar al quai. Frecuentemente tenían que esperar largo tiempo ó descargaban desde el medio del río utilizando pequeñas embarcaciones,—los *lighters*,—en las cuales las mercancías quedaban á veces semanas enteras expuestas á averías y pérdidas de todas clases, hasta que podían ser llevadas á tierra.

Se propusieron diversos proyectos: un «act» de 1799 decidió la construcción de los «West India Docks» y constituyó la «West India Docks Company». Todos los barcos que cargaran ó descargaran mercancías provenientes de América debían ejecutar sus operaciones en estos docks, pagando para ello á la compañía impuestos de tonelaje limitados á cierto máximum. Quedaban exonerados, naturalmente, los *lighters* que hicieran sólo operaciones de manutención, y los buques reales. La Compañía recibía también un canon por depósito de mercancías en los quais. El «act» autorizaba al Gobierno para anticipar á la Compañía una suma de dinero destinada á la construcción de los docks.

En 1800 se fundó la «London Docks Company», á la cual se concedió por 21 años el derecho exclusivo de recibir buques cargados de tabaco, arroz (que no procedieran de América), vino ó aguardiente.

En 1803 se fundó la «East India Dock Company» investida de los mismos derechos por el mismo plazo, para los buques procedentes de la China ó de las Indias Orientales.

En 1810 todos los docks estaban en explotación, y una Comisión de la Cámara de los Comunes comprobaba la gran mejora debida á la nueva organización.

En 1803 se había inaugurado el sistema de los *entrepôts*, que permitía dejar en depósito las mercancías sin pagar derechos de aduana. Este sistema, reservado al principio á los docks, exclusivamente, les dió grandes ventajas.

El monopolio de la «West India Docks Company» expiraba en 1823. Una comisión especial de la Cámara de los Comunes rehusó la renovación del privilegio; lo mismo ocurrió con las otras Compañías á la expiración de sus concesiones. Por otra parte, en 1832 una ley, «Warehousing Act», suprimió casi todas las restricciones concernientes al empleo de los quais, y en fin en 1853 el «Customs Consolidation Act» daba á la Aduana plenos poderes para autorizar el establecimiento de entrepôts ó de quais francos fuera de los docks. Así fué como las Compañías de docks, después de haber perdido su monopolio, perdieron también las ventajas que les reportaba el derecho exclusivo de establecer entrepôts.

En 1825 se había formado la «St. Catherine Dock Company». En 1838 las Compañías de docks «East India» y «West India» se refundieron en una sola, formando la «India Docks Company». En 1864 se fusionaron igualmente las «London Dock Company» y «St.Catherine Dock Company», con el objeto de poder comprar el «Victoria Dock» construído en 1850. Esta nueva Compañía fué autorizada en 1875 para construir el «Royal Albert Dock».

La Compañía rival, la «India Docks Company», construyó en 1882 el «Tilbury Dock»; y durante algunos años, las Compañías se hacen una guerra de tarifas. En fin, en 1888 interviene un arreglo sancionado por un acto del Parlamento, y el 1.º de enero de 1901, las Compañías se fusionan formando una Com-

pañía única, la «London and India Docks Company» que posee por consiguiente los «West, East and South-West India Docks», los «London and St-Catherina, Victoria and Albert Docks» y, en fin, los «Tilbury Docks».

La exención de los *lighters* de pagar derechos por entrada y salida en los docks, ha sido fijada con precisión por el Parlamento en 1902: los *lighters* están exonerados de derechos siempre que hayan sido contratados de buena fe, es decir, para el uso definido por la ley, y á condición de que las mercancías que ellos descarguen estén á su vez exoneradas de todo impuesto especial. El cuadro siguiente da una idea del tráfico en los docks durante los años 1899-1901:

DOCKS	TONELAJE			TONELAJE DEL BUQUE MÁS GRANDE EN 1901.
	1899	1900	1901	
London Dock . .	447,988	467,316	470,294	2,767
St. Cath. Dock . .	200,731	209,188	178,384	1,022
W. India Dock . .	292,084	308,975	365,937	3,795
E. India Dock . .	275,315	255,379	258,979	4,299
S. W. India Dock .	132,373	69,569	110,983	2,485
Victoria Dock . .	637,492	628,966	777,100	4,668
Albert Dock. . .	1:455,924	1:317,697	1:418,936	5,991
Tilbury Dock . .	839,482	1:051,394	1:157,331	8,651
Totales . .	4:281,389	4:311,484	4:737,944	

Los docks de la Compañía «London and India Docks», en vista de su antigüedad, muy diversa, y de las profundidades, muy variables, de sus entradas y del río frente á los mismos, sirven para buques de clases diferentes. El «Tilbury Dock» tiene la desventaja de su gran distancia al centro de los negocios;—está á 26 millas por agua del London Bridge, y á 22 de Fenchurch Street Station por ferrocarril.—Pero posee la mejor entrada; es el único capaz de recibir un buque del tonelaje del «Oceanic»; puede admitir á lo largo de sus quais 20 buques de 550 á 600 pies de largo, y 30 del tamaño medio de los que lo frecuentan; no tiene almacenes, pero sí muy buenos galpones, y sus comunicaciones por vía férrea son excelentes.

El «Albert Dock» y el «Victoria Dock» están unidos por un canal y forman un dock único. Cierto es que este canal no presenta la profundidad suficiente para los grandes buques (éstos entran generalmente al «Albert Dock» por la entrada llamada «Galleons Entrance»). Existen actualmente 27 buques que no pueden entrar en el «Albert Dock». Hay en este dock lugar para 28 barcos de 400 pies de eslora; generalmente lo utilizan los navíos de la «Peninsular and Oriental Line». En el «Albert Dock» sólo hay galpones. En el dock Victoria, hay por el contrario, numerosos almacenes, graneros y depósitos refrigerantes para carnes congeladas. Ambos docks están provistos de vías férreas. Junto con los «Tilbury Docks», constituyen el conjunto de las instalaciones modernas del puerto de Londres.

Sigue luego el grupo de los docks llamados *East India, West India, South-West India,* á unas seis millas del London Bridge. De éstos, los «East India Docks» reciben muchos veleros y pequeños barcos: los de la «Union Castle Line», en particular.

Los «West India Docks» están, desde hace algunos años, provistos de una nueva esclusa de entrada, cuya base se encuentra á 26 pies bajo el nivel de la marea alta de aguas muertas. Acaba de terminarse una entrada análoga para los «South-West India Docks». Dichos docks, aunque de muy vieja construcción, están perfectamente instalados, de modo que podrán recibir grandes navíos tan pronto como el río lo permita.

En fin, el tercer grupo comprende: *London Dock* y *St. Catherine Dock.* Estos docks se hallan á menos de una milla del London Bridge; ambos unidos por buenas vías de comunicación con los diferentes barrios de Londres. No hay vías férreas en estos docks, pero poseen vastos almacenes de los que algunos llegan á la arista misma de los quais. Estos últimos sólo pueden recibir pequeñas embarcaciones. Por tal circunstancia y por el aumento general de las dimensiones de los buques, se explica la decadencia relativa de los referidos docks en beneficio de los situados aguas abajo, cuya prosperidad, al contrario, va creciendo. El incremento total del tráfico del puerto corresponde principalmente á los docks *Tilbury* y *Albert.*

He aquí algunos datos sobre el estado financiero de la «London and India Docks Company»:

El gasto total de construcción de los docks y almacenes pertenecientes á esta Compañía, puede avaluarse para el 31 de diciembre de 1899 en 19:278,000 libras esterlinas; de cuya suma £ 2:126,000 provienen de las ganancias y fondo de reserva. El 31 de diciembre de 1900, al producirse la fusión de que hemos hablado antes, el importe total de las emisiones y obligaciones alcanzaba á £ 17:824,120. Un «act» de 1901 dió á la nueva Compañía autorización para levantar empréstitos suplementarios hasta un total de £ 2:666,666.

Los diversos empréstitos se dividen en dos categorías:

a) *Obligaciones*, por valor,aproximativamente, de £ 8:700,000.
b) *Acciones*, clasificadas en acciones privilegiadas y acciones ordinarias, por valor de £ 11:360,000.

Las entradas y gastos del «Joint Commitee», reemplazado después por la Compañía, se elevaron á las cifras que indica el siguiente cuadro correspondiente á los años 1889-1900.

AÑOS	Entradas	Gastos	SALDO (Pago de intereses, dividendos, etc.).
1889.	£ 1:628,668	£ 1:207,949	£ 420,719
1890.	» 1:767,166	» 1:348,544	» 418,622
1891.	» 1:733,241	» 1:208,811	» 524,430
1892.	» 1:825,836	» 1:263,327	» 562,509
1893.	» 1:661,554	» 1:194,270	» 467,284
1894.	» 1:665,629	» 1:181,411	» 484,218
1895.	» 1:693,612	» 1:218.502	» 475,110
1896.	» 1:722,745	» 1:212,669	» 510,076
1897.	» 1:762,801	» 1:233,349	» 529,452
1898.	» 1:704,925	» 1:189,919	» 515,006
1899.	» 1:745,965	» 1:216,733	» 529,232
1900.	» 1:867,292	» 1:338,600	» 528,692

Las entradas consisten en los siguientes rubros principales (las cifras corresponden al año 1901):

Tasas sobre las mercancías importadas	£	1:129,437
» » » » exportadas	»	191,049
Tasas á la navegación.	»	502,051
Otros recursos (alquileres, etc). . .	»	109,848
Total	£	1:932,385

Sus gastos, para el mismo año, subieron á £ 1:358,904; lo cual da un excedente de entradas de £ 573,481. La mitad, más ó menos, de las entradas de la Compañía provienen de los almacenes; la otra mitad, de los docks propiamente dichos. El dividendo pagado al capital-acciones en 1901 fué de 1 1/2 %.

2.º *Surrey Commercial Docks*. Están situados en la ribera derecha del Támesis, á casi dos millas del London Bridge La Compañía fué formada en 1861 por la fusión de otras dos: la «Grand Surrey Docks» y la «Canal Company».

El tonelaje neto de registro en los años 1899-1901 ha sido:

Años	Tonelaje neto total	Tonelaje máximo para un buque
1899	907,347	2,811
1900	1:076,518	2,426
1901	1:018,349	2,542

Los docks están muy bien situados, cerca del centro de los negocios. Son muy utilizados por el comercio de maderas y de granos, y poseen para ese objeto grandes galpones y almacenes.

El capital de la Compañía se eleva á £ 2:741,227; las entradas en 1901 fueron de £ 452,824. En 1901 la Compañía distribuyó un dividendo de 5 %.

La riqueza de esta Compañía proviene en gran parte del hecho de haber adquirido á bajo precio, en otros tiempos, numerosas áreas de terreno cuyo valor ha aumentado después considerablemente.

3.º *Millwall Docks*.—Están situados al Sud y cerca de los «India Docks», sobre la misma ribera del Támesis. Poseen galpones, pero no almacenes. Reciben principalmente granos y madera de carpintería.

En 1901 el tonelaje neto de registro alcanzaba á 1:140,806, acusando un aumento de 50,000 sobre el año anterior.

El capital autorizado es de £ 2:183,457, de las que se han emitido £ 2:094,157.

En 1899 las entradas fueron de £ 222,284, y los gastos, de £ 191,023. La Compañía no pudo en ese año distribuir dividendos á sus accionistas. La guerra de Sud Africa le fué favorable; en 1901 las entradas alcanzaron á £ 293,570, los gastos fueron de £ 249,020.

4.° *Otros docks.*—Habría, en fin, que mencionar otros pequeños docks en posesión de Compañías de canales y ferrocarriles: «Rentfort Dock» (perteneciente á la «Great Western Railway Company»), «Chelsea Dock» («West London Extension Railway Company»), etc. Pero estos docks no forman parte del puerto de Londres propiamente dicho.

5.° *Gastos actualmente necesarios para mejorar los docks, y razón de las dificultades para levantar los empréstitos requeridos.*—El presidente de la «London and India Docks Company» estima *grosso modo* en 2 ó 3 millones de libras esterlinas los fondos necesarios para la ejecución de los trabajos urgentes: *a*) Extensión del Albert Dock sobre los terrenos que ya pertenecen á la Compañía; el gasto probable sería de £ 1:500,000 á £ 2:000,000. *b*) Construcción, en los docks existentes, de nuevos quais, esclusas, silos para granos, almacenes para carnes, maquinaria. Hay que prever también para un porvenir próximo la extensión de los Tilbury Docks. La Real Comisión nombrada el 21 de junio de 1900, cree que la suma de los gastos necesarios no bajará de £ 4:500,000, independientemente de las mejoras previstas para el Támesis.

La Compañía pretende que le es imposible, en las condiciones actuales, encontrar los fondos necesarios para la ejecución de los trabajos. Las entradas son insuficientes para permitir nuevos empréstitos. Es por eso que la Compañía, con el objeto de aumentar sus entradas, gestionó del Parlamento, en 1900, el derecho de modificar sus impuestos, y especialmente el de aplicar una tasa á los *ighters.*

Ahora bien: el tráfico ha aumentado mucho desde 1889, y la

Compañía ha sido el primer beneficiado por ese aumento, puesto que su tráfico propio ha crecido en un 66.9 °/₀, en vez del 33.2 °/₀ correspondiente al conjunto del puerto. ¿Cómo se explica entonces, que el aumento de las entradas haya sido relativamente pequeño (18 °/₀)?

Las entradas de la Compañía provienen de tres fuentes principales:

a) Tasas impuestas á los buques que entran en los docks, hasta un máximo fijado por el Parlamento.

b) Tasas sobre las mercancías cargadas ó descargadas *á quai*, hasta un máximo igualmente fijado.

c) Las warehouses ó almacenes.

Respecto de las entradas que provienen de *a*), la tasa máxima de 1*s* 6*d* por tonelada no ha sido alcanzada nunca. Las rivalidades entre las dos Compañías antes de su fusión, y luego los tratados con los grandes armadores, tratados de los cuales algunos estaban todavía vigentes en estos últimos tiempos, han sido la causa de ello. Sólo á principios de 1902 se ha empezado á aplicar la tasa máxima.

Respecto de *b*) la Compañía alega que, de hecho, más de las 3/4 partes de las mercancías no producen nada. Esto proviene de la organización general del puerto, y de los usos establecidos. Las mercancías que llegan á los docks pueden pasar por las manos de la Compañía, ó ser trasbordadas directamente por los *lighters;* sólo en el primer caso pagan derechos á la Compañía. Ésta las coloca en sus almacenes ó las entrega á los depositarios Según los cálculos de la Compañía, el 80 % de las mercancías que entran en los docks se llevan sobre los *lighters*; 75 % del resto se entrega directamente á los depositarios.

Mientras que en Liverpool la responsabilidad del armador cesa desde el momento en que ha descargado las mercancías (excelente sistema desde el punto de vista de la rapidez de las operaciones), no teniendo, á partir de ese momento, nada que pagar; en Londres, al contrario, el armador sigue siendo responsable hasta el momento en que el depositario se ha hecho cargo de la mercancía,

disposición que está obligado á cumplir á las 72 horas de haber recibido aviso, á más tardar. (Ciertas Compañías de la América del Norte, son excepción á esta regla). Por eso es que los armadores y depositarios recurren de buena gana á los *lighters*.

Hay todavía un caso en que la Compañía no percibe nada: cuando las mercancías descargadas en los quais, son inmediatamente transportadas sobre embarcaciones por el depositario. La Compañía pretendió en un momento dado gravar esas mercancías á razón de 6*d* por tonelada; pero encontró tal oposición, que hubo de renunciar á su proyecto. En muchos casos, es cierto, la Compañía alquila sus quais, á compañías de navegación, así como sus galpones y maquinaria; pero las entradas son muy inferiores á las que resultarían del sistema recién mencionado.

En resumen, los principales agravios de la Compañía son los siguientes:

En primer lugar, el privilegio de los *lighters* no está absolutamente justificado hoy día; su derecho de entrar y circular libremente en los docks, es muy exagerado.

En segundo lugar, uno de los principales recursos de la Compañía ha sido, por largos años, el privilegio de establecer depósitos en los cuales podían ser colocadas todas las mercancías de importación sujetas á derechos de Aduana, sin pagar previamente estos derechos. En aquellos tiempos, sobre todo, el privilegio tenía gran importancia, porque casi todas las mercancías introducidas estaban gravadas con derechos de Aduana. Pero la gran extensión que diera desde 1823 á los depósitos la Dirección de las Aduanas, coincidiendo con la supresión de los privilegios, y la gran disminución del número de mercancías sujetas á los impuestos aduaneros, han mermado sensiblemente esta fuente de recursos. Muchas mercancías que en otros tiempos se depositaban, son ahora entregadas inmediatamente al consumo.

Las otras Compañías de docks, la «Surry Commercial» y la «Millwall», expresan las mismas quejas apoyándose en argumentos análogos.

A pesar de ciertos testimonios que imputan á mala administración la poca prosperidad de las Compañías de docks, la Comisión de 21 de junio de 1900 admite en principio la veracidad de las

declaraciones de las Compañías, y comprueba que han sido víctimas de una serie de circunstancias desfavorables. Pero, agrega, el permitirles imponer cargas á sus rivales para reconquistar su antigua prosperidad, sería cosa no exenta de dificultades ni libre de serias objeciones.

6.º Propuestas presentadas por la «London and India Docks Company», y objeciones.—Ya en 1855 la Compañía presentaba al Parlamento un *bill* tendiente á abrogar el privilegio de los *lighters*. Este bill fué rechazado.

Un bill análogo, presentado en 1900, motivó la formación de la Comisión recién mencionada.

La Compañía pide á la Comisión los derechos siguientes:

a) Derecho de gravar á las embarcaciones con una tasa de 4 *d* por tonelada como máximo. El cálculo, efectuado sobre 3 *d* por tonelada, aseguraría, según parece, una entrada anual de £ 56,250.

b) Derecho de imponer tasas á las mercancías. Renta probable: £ 177,833.

La Compañía consiente, por otra parte, en las atenuaciones siguientes:

1) El importe de las tasas impuestas sobre las mercancías, podría ser objeto de apelación ante la «Railway Commission» (Comisión general de ferrocarriles).

2) La tasa impuesta actualmente á los navíos, la cual es de 1 *s* 6 *d* por tonelada, más 2 *d* por tonelada y por semana de permanencia, podría rebajarse á 1 *s* 4 *d*, con libertad para estacionarse sin gastos durante un mes.

3) No se distribuiría dividendo superior al 4 %. El excedente de los beneficios se aplicaría al rescate de los empréstitos, á la reducción de las tasas y á la extensión del Royal Albert Dock.

Todos los comerciantes, propietarios de quais públicos ó particulares y los propietarios de *lighters*, se oponen enérgicamente á las pretensiones de la Compañía.

El privilegio de los *lighters*, que, desde hace dos siglos, el Parlamento no cesa de mantener contra todas las reclamaciones, no podría suprimirse sin trastornar profundamente el comercio del puerto de Londres. Es bajo la salvaguardia de ese privilegio que más de

320 quais y almacenes ribereños se han establecido sobre el Támesis, representando un capital de 13:000,000 por lo menos de libras esterlinas. Los propietarios de estos quais y almacenes (*wharfingers*), gracias á los precios relativamente bajos que aplican, pueden competir actualmente contra una organización tan fuerte como la Compañía de Docks, á pesar de la ventaja que habría para los buques en depositar sus mercancías en almacenes próximos al lugar de descarga. Pero si, aplicando impuestos á los *lighters*, se destruyera el equilibrio existente, resultaría la ruina de los *wharfingers*, pues todas las mercancías irían á los almacenes de la Compañía de Docks.

En cuanto á acordar el derecho que reclama la Compañía, de imponer tasas á las mercancías, equivaldría á preparar en breve plazo la ruina completa de los propietarios particulares de los *quais*. «Acordar á la Compañía lo que pide, dice á ese respecto el representante de la Cámara de Comercio, sería crear en su favor un gigantesco monopolio á expensas de los comerciantes de Londres». La Real Comisión rechaza las propuestas de la Compañía por considerarlas susceptibles de trastornar completamente el equilibrio del comercio londinense. Pero constata que los comerciantes de Londres no parecen oponerse á que se establezca un impuesto sobre las mercancías, si la prosperidad del puerto lo requiere, con tal que sea un *Poder público* quien lo cobre. La Cámara de Comercio, en particular, se expresa así: «Si todos los recintos de flotación del Támesis estuviesen bajo una misma autoridad y las tasas de tonelaje percibidas fueran insuficientes, nada impediría crear impuestos sobre las mercancías, ya se hallaran éstas en los almacenes de los docks, ó en los de los particulares». Tal reforma, que afectaría por igual á todos los intereses, no rompería, como la precedente, el actual equilibrio.

7.º *Quejas de los armadores, consignatarios, etc.*—Las quejas de los armadores se refieren principalmente á las pérdidas de tiempo, gravosas en particular para los buques de grandes dimensiones. Ni el Támesis ni los docks se prestan á operaciones rápidas. La obstrucción de estos últimos, debida al sistema de los *lighters*, y otras varias causas secundarias, contribuyen á acentuar esa situación deplorable.

Algunas de las personas consultadas por la Real Comisión, proponen para remediar este estado de cosas la construcción de muelles en el Támesis ó en los docks, reservando uno de los costados para los buques y el otro para los *lighters;* otras piden la creación, á lo largo de los galpones y del lado opuesto á los docks, de canales de navegación interior destinados á los *lighters* Otras piden la construcción de quais en aguas profundas á lo largo del río, como en Amberes; pero este sistema encuentra oposición á causa de las variaciones de nivel del Támesis. Resulta, en fin, de todas estas declaraciones, que Londres ha quedado un poco retardado en el progreso general de las instalaciones portuarias, y que las compañías de docks no se han mantenido á la altura de las necesidades actuales.

V.—PROYECTO DEREFORMAS PRESENTADO POR LA «REAL COMISIÓN», Y CONCLUSIONES

En resumen, las causas principales de los inconvenientes que se notan actualmente en el puerto de Londres, son: la multiplicidad de autoridades públicas que intervienen,—incapaces aisladamente de emprender reformas radicales y generales,—y la mala situación financiera de las compañías particulares de docks. Aunque estas compañías pudieran, sin modificar sus tarifas, ejecutar los trabajos necesarios, habría sin embargo gran utilidad en que servicios tan estrechamente unidos como el del Támesis y el de los docks dejaran de ser absolutamente independientes. Londres es el único ejemplo en el mundo, de tal separación de poderes; todos los otros grandes puertos ofrecen, al contrario, el ejemplo de una autoridad suprema, armada de un control absoluto. La Comisión preconiza la creación de una autoridad semejante.

La nueva autoridad estaría investida de los poderes siguientes: 1.º Poderes de la «Thames Conservancy» de Tedington al mar; 2.º Poderes de la «Trinity House» en lo que concierne al puerto de Londres; 3.º Poderes de la «Watermen's Company», autorización y control de los *watermen* y *lightermen,* reglamentación de la navegación de los *lighters*. En fin, obtendría tan pronto como fuera posible los poderes y el rescate de las propiedades de todas las Compañías de docks: «London and India», «Surrey» y «Millwall».

Dejando á un lado los detalles legales y financieros de la gestión, la nueva autoridad superior del puerto de Londres,—la «Port Authority»,—reemplazará todas las otras cuya coexistencia vuelve hoy tan intrincada y embarazosa la administración general del puerto. Sus fuentes ordinarias de recursos, serán los impuestos que á diverso título perciben ahora las autoridades y Compañías á que ella reemplazará, impuestos que, naturalmente, podrán ser entonces reformados de una manera racional y conveniente.

La «Port Authority» comprenderá miembros nombrados y miembros elegidos; cuarenta en total, á saber:

1.° *Miembros nombrados de entre los que forman las corporaciones siguientes:*

London County Council	11
City Corporation	3
Admiralty	1
Board of Trade	1
Trinity House	1
Kent County Council	1
Essex County Council	1
Cámara de Comercio de Londres	2
Directorio del Banco de Inglaterra	5

2.° *Miembros elegidos:*

Armadores trasatlánticos	5
Armadores de cabotaje	2
Wharfingers y propietarios de almacenes particulares	3
Propietarios de *lighters* y embarcaciones semejantes	2
Compañías de ferrocariles que comunican con los docks	2

La Comisión concluye expresando que «está convencida de las ventajas extraordinarias del puerto de Londres: posición geográ-

fica, aptitudes de sus habitantes, acceso fácil al río, mareas suficientes para la navegación sin ser tan grandes que la obstaculicen, terreno conveniente á lo largo de las riberas para la construcción de todas las instalaciones necesarias. Actualmente Londres posee docks que, sin ser perfectos, son vastos y susceptibles de mejora. El estancamiento relativo del puerto no es debido á una causa física, sino á una organización administrativa y financiera defectuosa. Que se suprima este obstáculo, y el puerto de Londres conservará fácilmente el lugar que hasta ahora no ha cesado de ocupar entre los grandes puertos del mundo entero.»

II Sección: **La Compañía de Docks «London and Indian». Organización, leyes y reglamentos especiales**

I

El plano anexo dará una idea de la enorme extensión de estos docks, y de su situación con respecto á la ciudad de Londres y á los docks de las otras dos Compañías: «Surrey Commercial» y «Millwall».

Los «wet docks» (docks de flotación) son grandes receptáculos artificiales de agua, provistos de dos ó tres pares de compuertas, de los cuales uno se cierra siempre poco antes ó poco después de la marea alta, á fin de que los buques floten á un nivel constante, á pesar de las variaciones de la profundidad de agua en el río fuera de los docks. Generalmente dos pares de compuertas forman esclusa, para permitir la entrada ó salida de buques antes ó des pués de la marea alta, si es necesario. Las principales ventajas de los docks con relación á los puertos abiertos son:

a) Flotación constante del buque.

b) Mantenimiento de un nivel fijo del agua, lo que facilita considerablemente la carga y descarga rápidas.

c) Mayor abrigo en caso de mal tiempo.

d) Mayor seguridad contra robos de las mercancías.

Además de los «wet docks», la Compañía posee «dry docks» (diques de carena), en número de tres, para la reparación de los buques.

La maquinaria de los docks es generalmente movida por fuerza hidráulica. El vapor, sólo se usa en muy pequeña escala, exceptuando el que se emplea para obtener la fuerza hidráulica. En los últimos años se ha introducido, con resultado satisfactorio, el uso de la electricidad. Para dar una idea de la potencia mecánica requerida, bastará decir que, en los varios sistemas de docks y almacenes de la Compañía, existen 34 puentes levadizos, 36 pares de compuertas de esclusa, 108 compuertas de esclusaje, 1,030 grúas y ascensores. Hay además máquinas refrigerantes anexas á los depósitos de carnes congeladas, bombas para mantener el nivel exacto del agua en los docks, y máquinas para la producción de luz eléctrica. Entre las instalaciones mecánicas móviles, hay que mencionar 16 remolcadores, 4 grúas flotantes, — para levantar cargas muy pesadas, — y 22 locomotoras que corren sobre más de 80 millas de ferrocarril. Hay, en fin, cierto número de dragas que remueven fuera de los docks las grandes acumulaciones de limo traído en suspensión por el agua del río al entrar á ellos, y que luego se sedimenta. Hay siempre dos dragas en uso. El limo pasa de los canjilones de la draga á los *hoppers* (ganguiles), que una vez llenos, son llevados á remolque hasta el mar y descargados. La cantidad de limo anualmente removido es de 700,000 toneladas, con un gasto de £ 32,000.

El número de empleados permanentes de la Compañía es de unos 4,920,—incluyendo 340 en la Sección de ingenieros, encargada de la conservación de los docks, y 305 en la Sección de policía, que es responsable de la seguridad de las mercancías almacenadas en los *warehouses*.—Además de los empleados permanentes, se echa mano de un personal eventual, según las necesidades variables del movimiento. En días de mucho trabajo, el número de personas empleadas por la Compañía llega á 11,000, sin contar, naturalmente, gran número de hombres dependientes de los armadores, etc.

La extensión total del área ocupada por la Compañía, es de unas 688 hectáreas, de la cual 178 hectáreas son de agua; la longitud total aprovechable de los quais, es de 33,000 m., y hay una área de 1:393,500 m² de piso disponible para la manipulación y almacenaje de más de 800,000 toneladas de mercancías.

II

REGLAMENTO DE LA COMPAÑÍA «LONDON AND INDIA DOCKS»

NOTA.—*En este Reglamento, á menos que el sentido del contexto ó algunas indicaciones explícitas se opongan á tal interpretación, la palabra* buque *incluirá toda clase de embarcaciones, botes, lanchas á vapor ó dotadas de cualquier otro modo de propulsión.*

1.—El tiempo durante el cual se efectúa el trabajo necesario para dar entrada á los docks ó salida de ellos, se anuncia á los buques: de día, por medio de una bandera azul; de noche, por una luz azul. Sin embargo, la admisión ó salida de los buques para la dársena de marea de los Tilbury Docks, es permitida en cualquier momento, con sujeción al artículo 2.º y excepto en los períodos de tiempo que se indicarán por medio de una señal en el extremo del muelle inferior, consistente en una bandera roja, de día, y en una luz roja sobre dos luces verdes, de noche.

2.—El tiempo destinado á permitir la entrada ó salida de los buques, lo determinará el capitán del dock (*Dockmaster*), ó sus asistentes ó delegados. Ningún buque que desee entrar en un dock, podrá acercarse de la entrada á una distancia menor de la fijada para cada dock (variable de 100 á 300 yardas según los docks), hasta haber recibido la orden del capitán del dock, ó de sus asistentes ó delegados. Ningún buque en disposición de abandonar el dock, podrá tampoco acercarse á la esclusa de entrada, sin recibir análoga orden. Las personas á cuyo cargo están los buques, deberán acatar sin tardanza las órdenes del capitán del dock, ó de sus asistentes ó delegados, para hacer entrar los buques al dock ó hacerlos salir de él, ó transportarlos de donde están á otro paraje del mismo dock. Quienquiera que pretenda preferencias indebidas será puesto al final de la lista de entradas ó salidas, de la próxima marea.

3.—Los buques al entrar á un dock ó al abandonarlo, deben amarrar á cada muelle espías ó cabos suficientes y de buena calidad, de acuerdo con el capitán del dock, ó con sus asistentes ó delegados. Los buques serán halados con sus propias espías, las cuales no serán bajo ningún pretexto desamarradas hasta que lo disponga el capitán del dock, ó sus asistentes ó delegados.

4.—Todos los buques deberán estar provistos, para las diversas maniobras, de cuerdas y paragolpes, en cantidad suficiente y de buena calidad.

5.—Las espías, calabrotes ó cuerdas que la Compañía facilite en cualquier forma á los buques, no se considerarán destinadas á suplir

el material que el buque está obligado á tener á abordo. La Compañía no se responsabiliza por ese material, ni por ninguna otra ayuda prestada por ella á los buques que entran en sus docks ó salen de ellos ó hacen cualesquiera maniobras en su interior.

6.—La Compañía no tomará á su cargo ningún buque que utilice sus docks. Los buques estarán en todo tiempo bajo la responsabilidad exclusiva de sus dueños.

7.—El transporte, remoción ó amarre de los buques, se efectuará bajo la exclusiva responsabilidad de sus dueños; los cuales responderán de la seguridad de sus buques, así como de todo perjuicio causado por éstos ó por sus empleados y dependientes á las propiedades de la Compañía, ó á los buques ó mercancías situadas en cualquier paraje de los docks.

8.—Los patrones ú otras personas que tengan buques á su cargo, deberán, á la llegada de éstos, entrar los botalones de foque y de mesana, desmontar todos los pescantes móviles, martingalas y puntales, aferrar las velas, embicar las vergas, bajar los botes ó meterlos á bordo y estibar y asegurar las anclas á bordo; y conservarán sus buques en ese estado hasta el momento en que estén listos para entrar en el río, á fin de no causar ninguna avería ó perjuicio á las propiedades de la Compañía ni á los otros buques.

9.—Todo buque, al pasar del río á la dársena exterior de un dock, deberá tener á bordo un piloto ó un encargado, para que dirija esta maniobra y la de amarradura; y al dejar la dársena del dock para entrar en el río, deberá igualmente ser desamarrado y llevado hasta el río bajo la dirección de un piloto ú otra persona encargada del buque. Los pilotos ó encargados de la dirección de un buque que entre á un dock ó salga de él, tendrán en la dársena del dock los botes necesarios para efectuar la amarradura, desamarradura y maniobras del buque.

10.—Todo buque situado en el interior de un dock ó cerca de un quai, tendrá, en cantidad y calidad suficientes, guindalezas, cables de remolque, cadenas y enganches, fijos á los duques de alba ó á las amarraduras, boyas ó anillos de los muelles.

11.—No se permite el estacionamiento de *lighters*, lanchas ú otras pequeñas embarcaciones junto á las puntas de muelle ó contra los duques-de-alba, durante las horas de entrada y salida.

. . . .

13.—En caso de irse á pique un buque en un dock ó dársena, ó en la entrada de un dock, el propietario del buque lo removerá á su costa. Si omitiera llenar esta obligación, ó su buque amenazara irse á pique dentro del recinto de los docks, el propietario resarcirá á la Compañía los gastos que ella tenga que satisfacer para poner á flote ó remover el buque, para extraer el agua de su interior, ó para cualquier

otra operación que el capitán del dock juzgue necesaria; así como todos los perjuicios que irrogue á la Compañía la obstrucción causada por el buque mientras permanezca hundido.

14.—Todo propietario de buque está obligado á suministrar escaleras, planchadas, etc.,—para ser colocadas bajo la dirección del oficial encargado,—en condiciones de solidez y protección tales, que permitan sin ningún peligro subir á bordo ó pasar sobre el buque; y serán removidas y colocadas nuevamente, siempre que ello sea necesario. La Compañía no responde de la seguridad de las escaleras ó planchadas que suministre en préstamo á los buques.

15.—No está permitido el estacionamiento de buques en las dársenas de entrada, excepto al entrar ó salir, y aún entonces, sólo por 24 horas; á menos que la Compañía permita ó indique ese punto para la carga ó descarga. Tampoco les es permitido pasar de una dársena ó dock á otro, los domingos ó días de fiesta, ni fuera de las horas siguientes, en los otros días:

del 1.° de noviembre al último día de febrero de 8 a. m. á 4 p. m.
del 1.° de marzo al 31 de octubre . . . . de 6 a. m. á 6 p. m.

En casos de urgencia, se permitirá aumentar este número de horas, si, en opinión del capitán de dock, se considera necesario; debiendo entonces pagarse los gastos causados por esa extensión.

16.—El capitán de dock ó sus asistentes ó delegados, podrán en cualquier tiempo dar las instrucciones que consideren oportunas, á los patrones ú otras personas que tengan buques á su cargo; ya sea en adición á las anteriormente indicadas, ya sea para modificar ó alterar las mismas.

17.—La Compañía no responde de la detención ó demora de los buques que entran en sus docks, se encuentran en ellos, ó salen de los mismos; ni de la detención ó demora en la descarga de aquéllos; ni de las demoras que puedan sufrir las lanchas al recorrer los docks ó el canal, por causa de la aglomeración de buques ó mercancías; ni, en fin, de la demora ó suspensión de entrega de los artículos, por causas análogas ó por otras circunstancias que no dependan de la Compañía.

18.—La Compañía no será responsable de demoras, pérdidas ó averías producidas directa ó indirectamente por el fuego, el rayo, las tormentas, terremotos, guerras, huelgas ó coaliciones de sus empleados, *lockouts* y otros disturbios del trabajo ó accidentes no imputables á sus actos ni á negligencia suya.

19.—La Compañía no responderá de ninguna pérdida ó avería que

sufran los artículos antes de ser entregados á su custodia para los almacenes, ni de las pérdidas ó averías que pudiere causar el transbordo de un buque á otro, ni de las pérdidas ó averías que experimenten los artículos de tránsito desembarcados por los armadores para facilitar su clasificación.

20.—La Compañía no tomará á su cargo las mercancías descargadas por un buque que no haya sido amarrado de acuerdo con este Reglamento.

21.—En los docks donde la Compañía emprende el trabajo de la descarga de los buques, el arancel correspondiente estará á la disposición de los interesados, en la oficina del superintendente.

22.—Excepto cuando se convenga otra cosa entre la Compañía y el armador ó consignatario, los paquetes que contengan metales preciosos ó dinero acuñado, deberán ser desembarcados por el armador ó su representante, y bajo su exclusiva responsabilidad.

23.—La Compañía no será responsable de la pérdida ó avería del equipaje ú objetos de un pasajero, que deban ser entregados ó almacenados por ella, si su valor excede á diez libras esterlinas; á menos que ese valor haya sido exactamente declarado á la Compañía por el propietario ó quien lo represente, acompañando la declaración del pago correspondiente, de acuerdo con el arancel.

24.—A fin de evitar pérdidas de tiempo en el desembarco, toma de muestras, etc., los consignatarios darán orden, tan pronto como se aviste el buque, para que se anoten en la Aduana las mercancías destinadas á almacenaje en los docks de la Compañía.

Si algunas mercancías han de ser trasladadas á otro de los docks de la Compañía para allí ser almacenadas, ó la Compañía no puede almacenar las mercancías donde el buque hace la descarga, se cobrará un derecho por «USO DE QUAI EN EL DOCK DE DESCARGA», (además de los que correspondan por tarifa en el dock donde las mercancías han de almacenarse); *á menos que haya sido debidamente presentada una orden para desembarcar, á la autoridad del dock donde el buque descarga, antes de que las mercancías sean descargadas; de modo que la Compañía pueda ó haya podido hacerlas trasladar directamente del buque á las lanchas.*

25.—En el caso de que el dock donde el buque descarga haya almacenado ó tomado á su cargo ciertas mercancías, y reciba más tarde la orden de trasladarlas á otro de los docks de la Compañía para ser almacenadas, los derechos de desembarco y el alquiler hasta el día de la traslación, de acuerdo con la tarifa, así como el costo de todo otro trabajo, serán pagados en el dock donde las mercancías fueron almacenadas primero, en adición á todos los gastos incurridos en el dock que se hizo subsiguientemente cargo de ellas.

26.—Se pagarán además el lanchaje y otros gastos originados por

la remoción, cuando los derechos sobre las mercancías no basten para cubrirlos.

27.—Será obligatoria la presentación de manifiestos ó, en su lugar, de una orden de entrega firmada por el armador.

Se recomienda particular atención en la regularidad de los endosos del manifiesto; los oficiales de la Compañía no pueden aceptar un manifiesto en el cual la transmisión de derechos, desde el cargador hasta el portador, no se halle establecida por una cadena de endosos completa y exacta. Cada manifiesto deberá estar *especialmente* endosado, de modo que resulte designada con claridad la persona á cuya orden ha de entregarse la carga.

Si se notara cualquier informalidad en los manifiestos, por falta de endoso, etc., y también si ellos hubieran sido extraviados, se ocurrirá por nota al Secretario de la Compañía, estableciendo las circunstancias, y agregando algún documento *que equivalga al título de propiedad de las mercancías*. En tales casos, el interesado deberá comprometerse á indemnizar á la Compañía las pérdidas ó perjuicios, en la forma que la Compañía indique

28.—Las órdenes debidamente presentadas para la entrega ó transferencia de mercancías que aún no se hayan desembarcado se recibirán y conservarán para lo que pudiere convenir á las personas que las presenten; pero tales órdenes serán miradas, en cuanto concierne á la Compañía, como desprovistas de todo valor ó efecto hasta el momento en que las mercancías lleguen á poder de la misma. La Compañía no responderá de la segura custodia de esas órdenes, ni contrae la obligación de devolverlas.

La Oficina de Tránsito de la Dirección de los Docks, se ocupa de la trasmisión á éstos de las órdenes relativas á mercancías que hayan de ser desembarcadas ó almacenadas por la Compañía; las órdenes serán devueltas si se descubre en ellas cualquier incorrección ó informalidad. Hay que prever el transcurso de cierto tiempo para la trasmisión de órdenes, antes de ocurrir á los docks para la entrega de las mercancías; de todos modos, la Compañía no se responsabiliza de las consecuencias de una demora en la transmisión de las órdenes á los docks.

29.—Las órdenes para la entrega ó transferencia de mercancías, deberán ser firmadas por la persona ó personas en cuyo nombre fueron registradas en los libros de la Compañía, ó por un agente debidamente autorizado para firmar en representación de la persona ó personas mencionadas. Toda interlineación, raspadura ó alteración en una orden de entrega ó transferencia, deberá ser validada por la persona ó personas que firman la orden.

30.—El warrant (1) es el único documento emitido por la Compañía, que pueda considerarse como un símbolo legal de las mercancías en

(1) Véanse los formularios, páginas 628 y 629.

él descriptas, las cuales pueden transferirse por endoso hecho sobre el documento mismo.

Se emiten warrants, á pedido por escrito, en favor de la persona que el propietario de las mercancías indique (con sujeción á las condiciones especificadas en los mismos documentos). Esos warrants, debidamente registrados y endosados, dan al portador el derecho de transmitir la propiedad de las mercancías ó de obtener su entrega.

31.--No se emitirá un warrant por mercancías sujetas á interdicción por pago de flete, mientras ésta no sea levantada, ó no se haya efectuado á favor de la Compañía un depósito igual al importe reclamado por concepto de flete de acuerdo con las disposiciones del Merchant Shipping Act, 1894, artículos 494 y siguientes (véase más adelante); tampoco se emitirá un warrant hasta que los gastos de desembarco, etc., hayan sido pagados, sino un «prime warrant» tan sólo, que lleva la restricción correspondiente. Los primeros warrants mencionados se emiten libres de todo gasto, con excepción del sello; pero cualquier otro documento, como el «prime warrant» ó el certificado de transferencia, se emite mediante el pago de derechos fijos y con sujeción á las condiciones establecidas en el documento mismo.

Antes de la emisión de un warrant (con excepción de un «prime warrant») y de que la transferencia ó entrega de las mercancías pueda verificarse, habrán de pagarse todos los gastos de tarifa relativos á la correspondiente partida ó parcela de mercancías.

32.—Cuando algunas mercancías colocadas bajo la custodia de la Compañía hayan sido sujetas á interdicción por pago de flete ú otros gastos, el propietario podrá librarlas mediante depósito á favor de la Compañía, del importe reclamado, de acuerdo con las disposiciones citadas del Merchant Shipping Act, 1894.

33.—Para mercancías en masa, sólo se expedirá un warrant, correspondiente al total. Si se quieren warrants parciales, las mercancías habrán de ser pesadas de nuevo y apiladas en las correspondientes parcelas distintas. Este trabajo deberá pagarse antes de la emisión de los nuevos warrants.

34.—Si se pierde ó extravía un warrant, habrá que dar aviso de ello inmediatamente al Secretario de la Compañía. En tal caso, antes de que pueda efectuarse la entrega de las mercancías, se publicará el aviso de la pérdida del warrant, en el *Public Ledger* ó en otro diario semejante que la Compañía indique; y se registrará en la Secretaría un ejemplar del diario que contenga dicho aviso, junto con el compromiso firmado por dos personas de responsabilidad material,—aceptadas por la Compañía,—de indemnizar á ésta por vale ó en otra forma de toda pérdida, reclamación ó perjuicio.

35.—La Compañía procederá á efectuar con las mercancías que desembarque por su cuenta, el trabajo acostumbrado para ponerlas en

estado de venta, inmediatamente después de su desembarco y anotación para el almacenaje, á menos de recibir instrucciones en contrario.

36.—El trabajo de tonelero, etc., pagado por el importador, se reducirá al necesario para poner las mercancías en condiciones de seguridad para el almacenaje y transporte.

37.—La Compañía, sólo será responsable dentro de los límites siguientes, por las mermas en vinos y líquidos espirituosos:

Para el aguardiente, responderá de toda merma en los galones de prueba, que exceda á la pérdida admitida por la Aduana, y para los demás espirituosos ó vinos, responderá de toda merma que exceda á un galón por cada año ó parte de año que permanezca la mercancía bajo la custodia de la Compañía, á condición de que—

a) los líquidos se importen en cascos de roble, de buena calidad, con juntas lisas;
b) que el líquido no consista en mezcla de espirituosos;
c) que la fuerza alcohólica no exceda al 50 % *over-proof* para el ron, ó 20 % *over-proof* para el aguardiente y otros espirituosos;
d) que el líquido no haya sido trasegado ó encubado.

Se aplican las mismas condiciones á vinos y espirituosos que hayan sido trasegados ó encubados; sólo que, en tal caso, la Compañía responderá únicamente de mermas en la cantidad de líquido que excedan á dos galones para el primer año después del trasiego ó encubadura, y á un galón para cada año ó fracción subsiguiente que quede la mercancía bajo la custodia de la Compañía.

38.—Con respecto á mercancías que no sean vinos ó espirituosos, la Compañía no responderá de deterioros producidos por alimañas, ni, en general, de pérdidas ó mermas debidas á causas naturales que no impliquen descuido; la Compañía tampoco responderá de pérdidas ó mermas en mercancías de cualquier clase (inclusive vinos y espirituosos), sino cuando la magnitud de tales pérdidas ó mermas haya sido comprobada de acuerdo entre la Compañía y el interesado, antes de la salida de las mercancías del territorio de la Compañía.

39.—Los cascos, cubiertas de mimbre, cajones, y toda clase de embalajes que hayan quedado vacíos y no fueron retirados dentro de los tres meses á contar de la fecha de la cuenta de desembarco de

Formulario de warrants, primer tipo

London and India Docks Company

N.º ....   *N.º de orden* ..

Fecha ....

Warrant para ....
importado en el ...., *Patrón* ....
procedente de ...., *registrado por* ....
el día ...., *para entregar á* ....
ó á su orden mediante endose en este documento ....
.... *El alquiler empieza el* ....
y todos los otros gastos, desde la fecha de este warrant.

MARCA	NÚMEROS		AFORO AL DESEMBARCO		MARCA	NÚMEROS		AFORO AL DESEMBARCO	
	Original	Dock	Contenido	Merma		Original	Dock	Contenido	Merma

Libro .... *Folio* .....

(*Firma del empleado de la Administración*) ....

(*Firma del empleado de la Expedición de warrants*) ....

Formulario de warrants, segundo tipo

London and India Docks Company

Lote del Dock *N.º* .... *N.º de orden* ....

Fecha ....

Warrant para ....
importado en el ...., *Patrón* ....
procedente de ...., *registrado por* ....
el día ...., *para entregar á* ....
ó á su orden mediante endose en este documento ....
.... *El alquiler empieza el* ....
y todos los otros gastos, desde la fecha de este warrant.
Derechos pagados ....

MARCA	NÚMEROS		PESO						MARCA	NÚMEROS		PESO					
			Bruto			Tara						Bruto			Tara		
	Original	Dock	Quint.	Arrob.	Lbb.	Quint.	Arrob.	Lbb.		Original	Dock	Quint.	Arrob.	Lbb.	Quint.	Arrob.	Lbb.

los artículos ó de la fecha en que aquellos cascos, cubiertas, etc., quedaron vacíos, se convertirán en propiedad de la Compañía.

40.—Las mercancías preparadas para la entrega y que no hayan sido retiradas dentro de los plazos indicados en seguida, estarán sujetas al pago del trabajo de reapilarlas y realmacenarlas, y al alquiler adicional que corresponda:

a) Para mercancías en general, 3 días hábiles completos;
b) Para caoba y otras maderas de medida, 4 días hábiles completos.
c) Para madera de tinte, 7 días hábiles completos.

41.—Si las mercancías fueran desapiladas ó desembaladas con cualquier fin, obtenido éste, la Compañía reapilará y realmacenará las mercancías; á menos que reciba antes aviso de que tales mercancías se destinan á entrega inmediata, en cuyo caso se aplicará el artículo precedente (40).

42.—A ninguna persona ajena al personal de la Compañía, le será permitido trabajar dentro del territorio de los docks ó de los almacenes, ya se trate de trabajo á bordo de un buque ó lancha, ó de trabajo en tierra sobre los muelles, quais, etc., salvo que esa persona haya obtenido previa autorización de la Compañía. Se admiten sin embargo las siguientes excepciones:

a) Personas empleadas por los armadores para efectuar la descarga.
b) Estibadores empleados en estibar la carga para la exportación.
c) Lancheros y carreros ocupados en entregar ó recibir carga.
d) Personas empleadas en las maniobras de los buques.

43.—Los obreros y peones de la Compañía podrán ser tomados á jornal fijo para trabajar bajo las órdenes y responsabilidad del comandante de un buque.

Cuando los buques sean descargados por su tripulación, el número de los peones de la Compañía tomados á jornal no podrá exceder de la mitad de los tripulantes.

. . . .

47.—Pueden obtenerse pases, de acuerdo con las siguientes prescripciones, para lanchas con cargamentos anotados para su almacenaje fuera del dock donde el buque descarga:

1) Si las mercancías pasan directamente del buque á la lancha, el lanchero deberá, inmediatamente después de haberlas recibido, firmar un recibo por las mismas, y el patrón, contramaes-

tre ú otro oficial encargado del buque, le dará un pase en el que se especificarán la calidad y cantidad de las mercancías entregadas al lanchero. Este pase será visado por el funcionario de la aduana que presencia la operación desde el bordo del buque; en el caso de ser el buque descargado por la Compañía, un empleado de ésta visará dicho pase ó dará un pase al lanchero en cambio del firmado por el patrón ó encargado del buque; y la entrega de uno cualquiera de estos pases en la esclusa de salida, bastará para que la lancha pueda abandonar el dock.

2) En el caso de que el buque fuera descargado por los armadores, para permitir la salida de la lancha fuera del dock bastará presentar al guarda de la esclusa, un pase firmado por el patrón del buque ú otra persona autorizada por los armadores para hacerlo, y visado por el empleado de aduana estacionado á bordo del buque.

3) Si las mercancías anotadas para su almacenaje fuera del dock donde el buque descarga, han sido colocadas sobre los quais con el fin de facilitar su clasificación ó con cualquier otro fin, el lanchero inmediatamente después de haber completado la carga de su lancha, firmará un recibo por las mercancías que se le entregaron, y obtendrá entonces de un oficial designado por la Compañía un pase en el cual se especificarán la calidad y cantidad de las mercancías cargadas en la lancha. Este pase, entregado al guarda-esclusas, bastará para permitir la salida de la lancha fuera del dock.

4) La Compañía ó los armadores procurarán que haya siempre, durante las horas de oficina, un empleado debidamente autorizado para firmar ó visar el mencionado pase.

5) En caso de disconformidad entre el lanchero y el representante del buque ó el representante de la Compañía, respecto al recuento de las mercancías, y si no se conviene en resolver de otro modo la diferencia, las mercancías serán desembarcadas de las lanchas y se hará nuevo recuento antes de que la lancha salga del dock. Todos los gastos que directa ó indirectamente ocasione el nuevo recuento, inclusive el de desamarre, serán satisfechos por el lanchero si resultara haberse equivocado éste.

48.—Los buques podrán proveerse de agua á precios de tarifa, en los siguientes docks:

«Royal Victoria Dock», «Royal Albert Docks», «West India Docks» y «Tilbury Docks».

En los docks «London», «St. Katherine», «East India» y «South West India», hay lanchas especiales que transportan agua y la venden á precios razonables.

La Compañía entrega el agua sobre el puente del buque. Si se desea que el agua sea llevada por cuenta de la Compañía á otro punto del mismo, ésta lo hará á riesgo del propietario del buque, sin responsabilizarse por las averías que ocasionare á la carga ni por cualquier otro perjuicio.

49.—Dentro de los terrenos de la Compañía, no se admitirá la entrada de guinches á vapor, sin previo permiso del capitán del dock en que se han de usar; antes de servirse de ellos, habrá todavía que pagar los derechos establecidos y obtener del jefe de policía el permiso para encender fuego.

50.—El patrón ú otro oficial á cuyo cargo esté un buque, deberá antes de entrar en los docks, hacer que desembarquen todas las personas no autorizadas por la ley para permanecer á bordo, como ser: enganchadores (*crimps*), agentes de casas de alojamiento, etc. Las personas que se negaren á acatar esta orden, incurrirán en una multa de £ 20, de acuerdo con el artículo 218 del Merchant Shipping Act de 1894; ó en una multa de £ 20 ó seis meses de prisión, de acuerdo con el artículo 5 del Merchant Seamen (Payment of Wages and Rating) Act de 1880.

51.—Los guarda-esclusa son todos empleados de policía, y tienen por lo tanto autoridad para examinar y registrar equipajes, pasajeros, etc.

52.—Cuando un buque llegue en domingo de 10 a. m. á 5 p. m., trayendo á bordo ganado mayor, éste no será desembarcado ese día, salvo por permiso especial del capitán de dock. En general, en domingo no se cargarán ni descargarán mercancías, ni se hará ningún trabajo que no sea indispensable.

. . . .

54.—No se permitirá la entrada en los diques de carena de la Compañía, á ningún buque que haya traído en sus tanques petróleo ú otro fluido ó sustancia inflamable, excepto bajo condiciones especiales que determinará la Administración de los Docks.

III—EXTRACTOS DE LAS PRINCIPALES LEYES REFERENTES Á LA ORGANIZACIÓN DE LOS DOCKS DE LONDRES (1)

10 Vic. cap. XXVII.

Artículo 36. Los patrones están obligados á presentar al recaudador de derechos, siempre que se les pida, el certificado del registro

(1) The Harbours, Docks, and Piers Clauses Act, 1847 (10 Vic. cap. xxviii; London and Saint Katherine Docks Act, 1864 (27-28 Vic. cap. clxxviii); 182 Wm. IV. cap. lii The East and West India Dock Company's Act, 1879 (42-43 Vic. cap. clxix); The Merchant Shipping Act, 1894.

de la embarcación á su cargo; en caso de no hacerlo, incurrirán en una multa (no superior á £ 20).

Art. 37. Cuando haya que desembarcar mercancías dentro de los límites de un puerto, dock ó muelle, el patrón del buque á bordo del cual se encuentren dichas mercancías, comunicará, dentro de las 24 horas después de la llegada del buque, al recaudador de derechos, el nombre del consignatario ú otra persona á quien dichas mercancías deban remitirse. Si toda la carga ha de ser desembarcada, entregará también una copia del manifiesto; y si lo ha de ser solamente una parte de ella, entregará una relación escrita de las calidades, pesos y cantidades de esa parte del cargamento; dicho patrón de buque estará además obligado á anunciar con 12 horas de anticipación al recaudador de derechos, si éste lo requiere, la época en que la carga de su buque será desembarcada, total ó parcialmente

Art. 38. El patrón de un buque cuya carga ha de ser en todo ó en parte desembarcada dentro de los límites de un puerto, dock ó muelle, incurrirá, en caso de omisión ó falsedad en las declaraciones á que se refiere el artículo anterior, en una multa (no superior á £ 10 por cada contravención).

Art. 39. Antes de que una persona haga embarcar mercancías en un buque estacionado dentro de los límites del puerto, dock ó muelle, deberá entregar al recaudador de derechos una relación exacta y firmada de las clases, cantidades y pesos de dichas mercancías; y todo el que embarcare mercancías en tal buque, sin entregar la mencionada relación ó entregando una relación falsa, incurrirá por cada falta semejante en una multa (no superior á £ 10).

Art. 42. Los derechos correspondientes á la Compañía sobre mercancías cualesquiera embarcadas ó desembarcadas dentro de los límites del puerto, dock ó muelle, se pagarán como sigue: si esas mercancías han de embarcarse, los derechos se pagarán antes del embarque; si han de desembarcarse, los derechos serán pagados antes de la remoción de las mismas fuera de la propiedad de la Compañía y dentro del plazo de dos meses á contar del día del desembarco.

Art. 43. Si el patrón del buque ó el propietario de las mercancías elude en todo ó en parte, el pago de los derechos correspondientes á la Compañía con respecto al buque ó á las mercancías, deberá pagar el triple del importe de los derechos ó de la parte de ellos cuyo pago eludió; y aquella suma será cobrada al patrón ó propietario respectivamente, en la forma en que las multas impuestas por esta ley se cobran generalmente, ó por acción ante cualquier corte de jurisdicción competente.

Art. 51. La Compañía podrá nombrar los capitanes de puerto que juzgue necesarios (incluyendo en tal expresión los capitanes de dock y de muelle), y puede también reemplazarlos por otros cuando quiera.

Art. 52. El capitán de puerto está autorizado para dar órdenes relacionadas con los fines que se enumeran en seguida:

Determinación del tiempo y modo de dar entrada ó salida á los buques, y de la posición, amarre, desamarre y remoción de los mismos;
Determinación de la posición que debe tomar cada buque para cargar ó descargar todo su cargamento ó cualquier parte de él, ó para embarcar ó desembarcar sus pasajeros, ó para tomar ó dejar lastre;
Determinación de la manera cómo un buque, al entrar al puerto ó dock ó al atracar al muelle, ha de ser desmantelado, tanto para su misma seguridad, cuanto para evitar perjuicios á otros buques ó al puerto, dock ó muelle; y también de su modo de amarre;
Remoción de buques inútiles ú otras obstrucciones del puerto, dock ó muelle;
Determinación de la cantidad de lastre ó peso muerto que debe haber en la bodega del buque durante la carga ó descarga, y después de estas operaciones.

Se entiende, sin embargo,que nada en esta ley autoriza al capitán de puerto á dar órdenes que no sean compatibles con la ley ó los reglamentos de Aduanas.

Art. 53. El patrón de un buque situado en el puerto ó dock, ó cerca del muelle, tomará, con respecto á su buque, las disposiciones que le indique el capitán de puerto, de acuerdo con esta ley; y el patrón de buque que no acatare tales indicaciones inmediatamente después de recibidas, incurrirá en una multa (no superior á £ 20).

Art. 55. La persona que diere ú ofreciere una suma de dinero ó un objeto de valor por vía de recompensa ó soborno á un capitán de puerto ó á cualquier oficial empleado en el puerto, dock ó muelle, con el fin de obtener preferencias indebidas ó para inducirlo á omitir el cumplimiento de alguno de los deberes de su cargo, incurrirá en una multa de £ 20. El capitán de puerto ú oficial que aceptase tal recompensa ó soborno, incurrirá en la misma pena.

Art. 58. Si el patrón de un buque situado en el puerto ó dock, ó junto al muelle, no amarrara, desamarrara, colocara ó removiera su buque de acuerdo con las indicaciones del capitán de puerto, ó si no existiera á bordo del buque una persona capaz de dar cumplimiento á tales indicaciones, el capitán de puerto podrá ordenar que el buque sea amarrado, desamarrado, colocado ó removido en la forma que juzgue conveniente; y para ese objeto podrá arrojar, desatar ó cortar los cordajes, y desprender ó romper las cadenas con que esté ama-

rrado el buque, siendo todos los gastos ocasionados por la operación de amarrar, desamarrar, colocar ó remover tal buque pagados á la Compañía por el patrón de aquél. Entiéndese que, antes de que el capitán de puerto proceda á desatar ó cortar las cuerdas, ó desprender ó romper las cadenas, hará colocar á bordo un número de hombres suficiente para la seguridad de la maniobra y del buque.

Art. 59. Antes de que un buque entre en el puerto ó dock, ó se aproxime al muelle, su patrón lo hará desmantelar de acuerdo con las indicaciones del capitán de puerto. Si un buque entrara al puerto ó dock ó se aproximara al muelle sin estar desmantelado de la manera requerida por el capitán de puerto, el patrón del buque incurrirá en multa (no superior á £ 10).

Art. 60. Antes de que un buque entre en el puerto ó dock, su patrón hará arriar ó aferrar las velas; si no cumpliera con esta prescripción, incurrirá en multa (no superior á £ 10).

Art. 61. Todo buque situado en el puerto ó dock, ó cerca del muelle, estará provisto de suficientes cables, cordajes y amarras, fijados á los duques-de-alba, boyas ó postes de amarrazón siempre que lo requiera el capitán de puerto. Si un buque no fuera puesto en esas condiciones, dentro de un plazo razonable después de haber recibido el aviso del capitán de puerto, el patrón de tal buque incurrirá en multa (no superior á £ 10)

Art. 62. Toda persona,—exceptuado el capitán de puerto,—que voluntariamente corte, rompa ó destruya la amarrazón de un barco estacionado en el puerto ó dock, ó próximo al muelle, incurrirá en multa (no superior á £ 5).

Art. 63. Tan pronto como el puerto ó dock se halle bastante adelantado para poder admitir buques en su interior, ninguno de éstos podrá ser anclado ó amarrado á la entrada del puerto ó dock, salvo con permiso del capitán de puerto; el patrón de buque que contraviniere á esta disposición, incurrirá en una multa (no superior á £ 5), y además en otra multa de 5 chelines por cada hora que haya dejado pasar del límite razonable de tiempo fijado por el capitán de puerto para remover su buque.

Art. 64. Siempre que la Compañía considere necesario,—con el fin de reparar, dragar ó limpiar el puerto, dock ó muelle,—que un buque estacionado en el puerto ó dock, ó junto al muelle, sea transportado á otro lugar, el patrón del buque está obligado,—antes de que pasen tres días después de haber recibido el aviso correspondiente firmado por el capitán de puerto,—á remover su buque, de acuerdo con dicho aviso; y en caso de no hacerlo incurrirá en multa (no superior á £ 10).

Art. 66. El patrón de un buque que entre en el puerto ó dock para desembarcar su carga, está en la obligación de efectuar ese trabajo tan

pronto como sea razonablemente posible; y á remover su buque sin pérdida de tiempo luego de concluída la descarga, trasportándolo á aquella parte del puerto ó dock que se destina á los buques descargados. Para este efecto, el capitán de puerto dispondrá que una parte del puerto ó dock se reserve para ese fin. Si el patrón de un buque dejara pasar más de 24 horas, después de recibir el aviso escrito del respectivo capitán de puerto, sin cumplir con esta disposición, incurrirá en multa (no superior á £ 10); y el capitán de puerto podrá hacer remover dicho buque á costa de su patrón, que pagará á la Compañía el importe de este trabajo.

Art. 68. No se permitirá el estacionamiento de mercancías sobre los quais ó muelles, ó cerca de éstos, por más tiempo que el fijado en los reglamentos de la Compañía; y si las mercancías quedaran así estacionadas sin el consentimiento de la Compañía, el capitán de puerto, ó cualquiera persona nombrada por aquélla, podrá trasportarlas á un sitio cualquiera de las propiedades de la Compañía, ó á otro sitio conveniente, y conservarlas hasta que se reembolse á esta última de los gastos de la remoción y cuidado de las mercancías. Si estos gastos no fueren pagados dentro de los siete días después de su reclamación al propietario, ó si éste no pudiere ser hallado, el capitán de puerto está autorizado para vender las mercancías y pagar los gastos mencionados con el producto de la venta, devolviendo el excedente eventual al propietario cuando éste lo pida.

Art. 71. Todo aquel que cometa uno de los actos enumerados en seguida, se hará culpable de una falta é incurrirá por cada falta en una multa (no superior á £ 10):

1.—Hervir ó calentar pez, brea, resina, trementina, aceite ú otra substancia combustible, en un buque estacionado en el puerto ó dock, ó cerca del muelle, ó en cualquier lugar dentro de los límites del puerto, dock ó muelle, salvo en los sitios y del modo que determine la Compañía;

2.—Tener encendidos fuego, bujías ó lámparas en cualquier buque dentro del puerto ó dock ó cerca del muelle, excepto con permiso del capitán de puerto.

3.—Tener encendido fuego, bujías ó lámparas dentro de los docks y de las obras anexas á los docks, con excepción de las horas y modo que determinen los reglamentos de la Compañía.

4.—Traer sobre los quais ú obras anexas al puerto ó dock, ó sobre el muelle, armas de fuego cargadas, ó permitir que las haya á bordo de un buque estacionado en el puerto ó dock, ó cerca del muelle.

5.—Traer ó depositar, sin autorización de la Compañía, pólvora sobre los quais ó las obras anexas al puerto ó dock, ó sobre el

muelle, ó en un buque estacionado en el puerto ó dock, ó cerca del muelle.

Art. 72. El capitán de puerto podrá entrar en cualquier buque estacionado en el puerto ó dock, ó cerca del muelle, y practicar en dicho buque un registro, con el fin de cerciorarse de si hay en él fuegos ó luces encendidas, contrariamente á las prescripciones de esta ley, y podrá en tal caso apagar dichos fuegos ó luces. Todo el que pretenda impedir al capitán de puerto cumplir con este deber, incurrirá en multa (no superior á £ 10).

Art. 73. Quienquiera que arroje lastre, tierra, cenizas, piedras, etc., en el puerto ó dock, incurrirá en multa (no superior á £ 5)....

Art. 74. De todo perjuicio causado por un buque ó armadía,—ó por cualquier persona empleada en ellos,—al puerto, dock ó muelle, ó á los quais y obras anexas, responderá el propietario á la Compañía; y el patrón ó encargado del buque ó armadía, que por acto voluntario ó por negligencia, hubiere causado tales perjuicios, es también responsable de éstos. La Compañía podrá apoderarse de ese buque ó armadía y conservarlos hasta obtener la seguridad suficiente del pago de los perjuicios. Entiéndese, sin embargo, que la responsabilidad por tales perjuicios no llegaría al propietario de un buque que se hallase,—cuando ellos se produjeran,—á cargo de un piloto patentado.

27 & 28 Vic., cap. clxxiii.

Artículo 100. El capitán de dock tendrá plena autoridad para ordenar que los buques de cualquier clase que entren en los docks, dársenas, balsas de esclusa, canales y entradas de la Compañía, sean desmantelados de la manera que considere más segura para los buques mismos que entran y para evitar averías y perjuicios á los otros buques ó á los docks y obras anexas; y para ordenar que dichos buques tengan en su bodega la cantidad de lastre ó peso muerto que considere necesaria. No se permitirá á ningún buque la entrada á los docks, dársenas, balsas de esclusa, canales y entradas, á menos de haber sido desmantelado en la forma indicada; ni se permitirá á ningún buque efectuar la descarga ó continuarla, si no tiene á bordo ó en su bodega la cantidad de lastre ó peso muerto necesaria, á juicio del capitán de dock, para que dicho buque no corra peligro por falta de peso. El capitán de dock tendrá también plena autoridad para ordenar que todos los mástiles, vergas, bauprés y demás piezas movibles del buque sean colocadas y aseguradas en la forma que convenga; así como para ordenar que se tengan listos los cables y cordajes necesarios para sujetar el buque á los postes y anillas de amarre, boyas y duques-de-alba; y en fin para regularizar el equipo, aparejos y

modo de carga de los buques de cualquier clase que se hallen en los docks, dársenas, balsas de esclusa, canales ó entradas.

Art 101. Cuando el capitán de dock considere que el aparejo, modo de carga ó equipo de un buque cualquiera, es tal ó se hace en tal forma que pueda comprometer la seguridad de éste ó de otros que se hallen ó entren en los docks, dársenas, balsas de esclusa, canales ó entradas, ó perjudicar á los docks y anexos, dará aviso al patrón ó encargado del buque para que altere convenientemente dicho aparejo, carga ó equipo. Si el patrón no obedeciera á este aviso, ó si no hubiera á bordo del buque patrón ó persona que lo reemplace, el patrón ó propietario del buque incurrirá en una multa (no superior á £ 5), y será, además, responsable de todo perjuicio causado de ese modo á cualquier otro buque ó á la Compañía.

Art. 102. Después de transcurridas 24 horas de la entrada de una lancha ó bote, ó embarcación semejante, á cualquier dock, dársena, balsa de esclusa, etc., de la Compañía, podrá el capitán de dock ó su asistente exigir por aviso escrito la remoción de aquella embarcación fuera de los docks y anexos; y si á las 12 horas de la entrega de ese aviso, la embarcación no ha sido removida, su propietario incurrirá en una multa (no superior á 40 chelines), más otra multa de 20 chelines por cada período de 24 horas del tiempo transcurrido desde las 24 horas de recibido el aviso hasta que se haya efectuado la remoción; y en cualquier momento después de transcurrir 24 horas á contar de la entrega del aviso, aquel funcionario podrá hacer remover la embarcación fuera de los docks y anexos, y dejarla seguramente amarrada; debiendo el patrón ó propietario de la embarcación pagar á la Compañía los gastos que se ocasionen.

Art. 103. Si el propietario de una cantidad cualquiera de brea, pez, resina, cáñamo, lino, aguardiente ú otro líquido espirituoso, trementina, aceite, petróleo, leña, tojo, heno, paja, sebo, grasa ó cualquier materia combustible, permite que ella quede sobre los quais y muelles ó sobre la cubierta de un buque ó embarcación situada en cualquier parte de los docks, por más de dos horas después de recibida una orden escrita del capitán de dock para remover de allí dicha materia combustible, incurrirá el propietario en una multa (no superior á 40 chelines) por cada hora que demore en remover la materia combustible ó parte de ella después de transcurridas dos horas á contar del momento en que recibió la orden.

Art. 117. No se permitirán las operaciones de carga y descarga fuera de los quais, muelles y sitios de desembarco determinados por la Compañía con aprobación de la Administración de Aduanas. Las contravenciones á este artículo se castigarán con multa (no superior á £ 10).

Art. 120. El patrón, comandante ó contramaestre de un buque que

carga ó descarga en cualquiera de los docks ú obras anexas, ó la persona nombrada por uno de ellos ó por el propietario del buque, permanecerá á bordo mientras dure la operación de carga ó descarga, para dirigirla y prestar su ayuda cuando sea necesario. El patrón, comandante, contramaestre ó persona nombrada como se ha dicho antes, que no cumpla con su cometido en lo que se refiere á esta disposición, incurrirá en una multa (no superior á £ 5).

Art. 122. Ningún buque podrá quedarse en el río Támesis, amarrado á un poste de amarre, duque-de alba, boya ó embarcación de amarre pertenecientes á la Compañía, excepto aquellos que han de entrar á los docks, ó que hayan salido de ellos menos de una hora antes, ó que tengan permiso especial de alguno de los capitanes de dock de la Compañía; y el patrón, piloto ú otra persona encargada de un buque así amarrado estará en la obligación de removerlo dentro de una hora después de recibir la orden respectiva del capitán de dock ó sus asistentes; incurriendo si no lo hiciere en una multa no superior á 20 chelines, por cada hora de atraso en no cumplir la orden.

Art. 128. Para evitar accidentes en los docks, dársenas, almacenes y demás propiedades de la Compañía, toda persona que envíe á esos docks, almacenes. etc.. vitriolo, agua fuerte, ú otros artículos ó mercancías de condición peligrosa, deberá marcar ó indicar distintamente su naturaleza en el exterior del cajón, casco, fardo ó envase que los contenga, ó dar el correspondiente aviso por escrito al superintendente de los docks ó almacenes de la Compañía, al tiempo de enviar aquellos artículos ó mercancías. Los que contravengan á esta disposición incurrirán en una multa (no superior á £ 20), y la Compañía podrá detener los artículos ó mercancías, hasta que dicha multa sea satisfecha.

Art. 129. La persona que la Compañía nombre como guarda de los portones y entradas de los docks, no permitirá que se saque de los mismos, ó de otras propiedades de la Compañía, artículo ó mercancía alguna sin que la persona bajo cuya custodia están, exhiba al guarda el pase correspondiente á esos artículos ó mercancías, firmado por el empleado competente.

Art. 141. La Compañía podrá detener en los docks y obras anexas cualquier buque con respecto al cual algún derecho, impuesto, alquiler ó gasto no haya sido satisfecho de acuerdo con esta ley, hasta que esa suma sea totalmente pagada.

---

1 & 2 Wm. IV, cap. lii.

Artículo 90. Las mercancías ó artículos que vengan á bordo de cualquier buque, lancha ó bote para uno de los docks, dársenas,

quais, muelles ó esclusas de la Compañía, deberán registrarse en la Administración de Aduanas, y la orden de desembarco entregarse al empleado de Aduana estacionado á bordo de tal buque, lancha ó bote, ó adscripto á los docks,—antes de transcurrir siete días después de que la llegada de la embarcación haya sido conocida en la Aduana. Si esta disposición no se hubiere cumplido en el plazo indicado, la Compañía, ó uno de sus empleados nombrado con ese objeto, podrá hacer desembarcar y almacenar dichas mercancías ó artículos al día siguiente de expirar aquel plazo, siempre que este día no sea domingo ó de fiesta. El desembarco se efectuará en presencia de empleados de Aduana, que tomarán nota de la especie, cantidad y calidad de las mercancías; y si éstas no fueran reexportadas, ó si los derechos de aduana correspondientes no fueran pagados antes de los seis meses del desembarco, la Administración de Aduanas podrá venderlas en todo ó en parte, para obtener el pago de los derechos mencionados, devolviendo al propietario ó consignatario, cuando lo reclame, el excedente, si lo hubiere después de pagar según tarifa los derechos y los gastos que se deban á la Compañía.

Merchant Shipping Act, 1894.

Art. 493. 1). Si el propietario de mercancías importadas del extranjero al Reino Unido omitiera prestar declaración de las mismas ó desembarcarlas y hacerse cargo de ellas con la celeridad conveniente, en los plazos indicados á continuación, el armador podrá prestar dicha declaración y desembarcar las mercancías después de transcurridos esos plazos:

a) Si en el conocimiento, póliza de fletamento ó convenio, se expresa el plazo de la entrega,—en cualquier momento después de vencido este plazo.

b) En caso contrario,—en cualquier momento después de transcurridas 72 horas (excluyendo los domingos y días de fiesta), contadas desde que se anunció el buque.

2) Si el armador desembarca las mercancías de acuerdo con este artículo, deberá colocarlas ó hacerlas colocar en los puntos que se indican á continuación:

a) Si en el conocimiento, póliza de fletamento ó convenio, se menciona especialmente un muelle ó almacén donde deban colocarse las mercancías y éstas pueden ser colocadas allí convenientemente,—en ese muelle ó almacén.

b) En caso contrario, en alguno de los muelles ó almacenes donde las mercancías de naturaleza semejante son por lo general colocadas y,—si las mercancías fueran de las sujetas al pago de derechos de aduana,—en muelle ó almacén debidamente aceptado por la Administración de Aduanas para el desembarco y colocación de tales mercancías.

3) Si en cualquier tiempo, antes de que las mercancías hayan sido desembarcadas, su propietario se ofrece á desembarcarlas y recibirlas, le será permitido hacerlo, y su declaración será entonces preferida á la que pueda haber prestado ya el armador.

4) Si algunas mercancías hubieran sido desembarcadas en el muelle donde el buque efectúa su descarga, con el objeto de clasificarlas, y el propietario de ellas hubiera prestado ya, al tiempo del desembarco, la declaración correspondiente y estuviera dispuesto á recibirlas y transportarlas á otro muelle ó almacén, las mercancías serán clasificadas y entregadas al propietario, á su pedido, 24 horas después de terminada la clasificación; corriendo los gastos del desembarco y clasificación por cuenta del armador.

5) Si en cualquier tiempo, antes que las mercancías sean desembarcadas, el propietario las ha declarado para su desembarco y almacenaje en un muelle ó almacén particular y distinto de aquel en que el buque efectúa la descarga, ofreciéndose á recibirlas él mismo, y el armador no se las ha entregado y ha omitido además, en el momento de aquella oferta, indicarle el plazo en el cual las mercancías pueden ser entregadas; el armador, antes de desembarcarlas,—de acuerdo con este artículo,— dará aviso escrito y con 24 horas de anticipación al propietario de las mercancías ó del muelle ó almacén mencionados, de que está pronto á entregarlas; y correrá con todos los riesgos y gastos que resulten, si las desembarcase sin cumplir con este requisito.

Art. 494. Si mientras se desembarca una mercancía y se la coloca bajo la custodia de un concesionario de muelle ó almacén (*wharfinger* ó *warehouseman*), el armador da aviso por escrito al concesionario de que las mercancías deben quedar sujetas á un derecho de retención (*lien*) á favor del primero, por flete ú otros gastos, hasta una suma que debe mencionarse en el aviso, las mercancías así desembarcadas continuarán, después de haber pasado á manos del concesionario de muelle ó almacén, sujetas al mismo derecho de retención por la suma indicada; y el concesionario de muelle ó almacén que reciba tales mercancías, las retendrá hasta que el importe del derecho se haya pagado en la forma que se expresa más abajo, debiendo, si así no lo hiciere, indemnizar al armador de la pérdida que pudiere ocasionarle con ello.

Art. 495. El derecho de retención antedicho, por flete y otros gastos, se chancelará:

1) Mediante presentación al concesionario del muelle ó almacén, del recibo por la suma reclamada, con entrega de una copia del mismo recibo, ó de un documento de cesión ó abandono del importe del flete por parte del armador.
2) Mediante depósito por el propietario de las mercancías, en manos del concesionario del muelle ó almacén, de una suma igual al total reclamado por el armador en la forma que antes se ha dicho; pero en este caso, el importe del derecho de retención será chancelado sin perjuicio de otros medios legales que pueda tener el armador para cobrar su flete.

Art. 496. 1) Cuando el antedicho depósito se haya efectuado, el depositante podrá, antes de transcurridos quince días, dar aviso escrito al concesionario de muelle ó almacén para que retenga aquel depósito, expresando en el aviso la suma que reconoce deberse pagar al armador, ó declarando que no reconoce que se deba pagar nada á éste; pero si dicho concesionario no recibiera tal aviso antes de expirar el referido plazo, pagará al armador la suma depositada.

2) Al recibir un aviso de la forma antedicha, el concesionario del muelle ó almacén lo comunicará al armador y le pagará, de la suma depositada, la parte que en el aviso se reconociera debida realmente (si la hubiere), y retendrá el saldo, ó el total si la deuda fué totalmente negada, por treinta días desde la fecha del aviso.

3) Al expirar este plazo de treinta días, el concesionario entregará al propietario de las mercancías, la suma depositada ó su saldo,—á menos que entretanto el armador hubiera iniciado procedimientos legales contra aquel propietario para el cobro de dicho saldo ó de dicha suma, ó en general para el esclarecimiento de cualquier diferencia surgida entre ellos respecto al flete y otros gastos como se dijo antes, y el concesionario hubiera recibido aviso escrito de tales procedimientos.

4) El concesionario del muelle ó almacén quedará libre de toda responsabilidad por los pagos que efectúe de acuerdo con este artículo

Art. 497. 1) Si el importe del derecho de retención no fuere pagado, ni se hubiere hecho ningún depósito en la forma que antes se indicó, el concesionario del muelle ó almacén podrá (y si el armador se lo exige, deberá) vender en pública subasta,—ya sea para el consumo en el interior ó para la exportación,—las mercancías ó la parte de ellas necesaria para sufragar los gastos más abajo expresados. Esa venta se realizará al expirar el plazo de noventa días contados desde

que las mercancías fueron colocadas bajo custodia del concesionario del muelle ó almacén, ó antes de vencerse ese plazo,—y en el momento en que aquel concesionario lo juzgue razonable,—si las mercancías fueran de tal naturaleza que pudieran deteriorarse en menos tiempo.

2) Antes de efectuar la venta, el concesionario del muelle ó almacén publicará el anuncio correspondiente en dos periódicos locales ó en un diario de Londres y en un periódico local, y además, si la dirección del propietario de las mercancías ha sido indicada en el manifiesto de carga ó en otros documentos en su poder ó llega á su conocimiento por cualquier otro medio, le mandará aviso por correo.

3) El título de un comprador de buena fe de las mercancías mencionadas, no perderá valor por el hecho de haberse omitido el aviso de la referencia, ni estará obligado el comprador á averiguar si el aviso fué remitido ó no.

Art. 498. El concesionario del muelle ó almacén aplicará el producto de la venta á los siguientes objetos, en el orden en que se enumeran:

1) Al pago de los derechos de aduana ó sisa que correspondan, —si las mercancías se venden para uso ó consumo en el interior.
2) Al pago de los gastos ocasionados por la venta.
3) Al pago de las cuentas del concesionario del muelle ó almacén, y del armador, de acuerdo con las condiciones de prioridad que se hubieren establecido en el convenio entre ambos (si tal convenio se concertó) ó, si no hubo tal convenio: *a*) al pago de alquileres, derechos y otras cuentas á favor del concesionario del muelle ó almacén; y *b*) al pago de la suma reclamada por el armador, por flete y otras cuentas relativas á dichas mercancías.

El excedente, si lo hubiere, se entregará á los propietarios de las mercancías.

Art. 499. Cuando las mercancías se coloquen bajo la custodia de un concesionario de muelle ó almacén, de acuerdo con esta ley, dicho concesionario tendrá derecho á cobrar alquiler; podrá además hacer, á costa del propietario de las mercancías, todo lo que razonablemente crea necesario para la conveniente custodia y conservación de las mismas, y gozará del derecho de retención sobre ellas por el importe del alquiler y gastos.

Art 500 La presente ley no obliga á ningún concesionario de muelle ó almacén á hacerse cargo de mercancías que él no hubiera tenido que recibir antes de promulgada esta ley; tampoco estará ese

concesionario obligado á cerciorarse de la validez de los derechos de retención que pudiere reclamar un armador, de acuerdo con esta ley.

Art. 501. Ninguna disposición de la presente ley podrá invocarse para suprimir ó disminuir poderes concedidos por cualquier ley local (*local act*) á cualquier autoridad portuaria, cuerpo colegiado ó persona particular, con el objeto de hacer expeditivo el desembarco de mercancías ó su entrega; ni para suprimir ó disminuir ningún derecho ó medio legal conferidos por cualquier ley local á armadores ó concesionarios de muelles ó almacenes.

IV.—REGLAMENTO PARA EL USO DE LOS DIQUES DE CARENA É INSTALACIONES ANEXAS

Diques de carena

En el «Royal Albert Dock» existen dos diques de carena de las siguientes dimensiones:

N.º 1.—Largo, 501 pies.
Ancho, entre bordes, 85 pies; al nivel del piso, 62 pies.
Ancho de la entrada, 66 pies 4 pulgadas, en aguas altas; 62 pies 9 pulgadas, arriba de la curva del *caisson*.
Umbral, 22 pies; piso, 2 pies 6 pulgadas, debajo del umbral.

N.º 2.—Largo, 408 pies 6 pulgadas.
Ancho entre bordes, 77 pies; al nivel del piso, 54 pies.
Ancho de la entrada, 64 pies 6 pulgadas, en aguas altas; 56 pies 6 pulgadas, arriba de la curva del *caisson*.
Umbral, 22 pies; piso, 2 pies 6 pulgadas, debajo del umbral.

En los Tilbury Docks existen cuatro diques de carena en grupos de á dos: dos de una profundidad de 32 pies, y dos de una profundidad de 27 pies, medida sobre los umbrales y en las mareas altas ordinarias. El ancho al nivel del piso es de 70 pies en los diques mayores, y de 60 pies en los menores. La longitud total de cada grupo de á dos, es de 875 pies. La división en cada grupo se establece por medio de *caissons* que pueden colocarse en diferentes posiciones, de modo que resulten dos diques de 550 y 300 pies, ó de 500 y 350 pies, ó de 450 y 400 pies.

Derechos

Los derechos incluyen: el transporte del buque desde su anclaje hasta el dique y vuelta, entrada al dique, colocación de los bloques, (1) apuntalamiento, salida del dique, vaciamiento de éste por una vez después de la entrada y desagotamiento ordinario mientras el buque permanece en el dique, y uso del dique por 24 horas después de la entrada.

Buques	de	1,000	tons.	á	1,500	tons.	(tonelaje	bruto)	£	38
»	»	1,501	»	»	2,000	»	»	»	»	43
»	»	2,001	»	»	2,500	»	»	»	»	48
»	»	2,501	»	»	3,000	»	»	»	»	53
»	»	3,001	»	»	3,500	»	»	»	»	58
»	»	3,501	»	»	4,000	»	»	»	»	63
»	»	4,001	»	»	4,500	»	»	»	»	68
»	»	4,501	»	»	5,000	»	»	»	»	73
»	»	5,001	»	»	5,500	»	»	»	»	78
»	»	5,501	»	»	6,000	»	»	»	»	83

La escala seguirá aumentando de £ 5 por cada 500 toneladas adicionales ó fracción de 500 toneladas.

Como el trabajo en los domingos y días de fiesta sólo puede efectuarse por permiso especial, el gasto extra necesario se cargará adicionalmente por toda operación de entrada al dique ó salida de él, apuntalamiento, etc., efectuada en tales días.

El andamiaje, incluyendo el uso de todos los materiales, será facilitado por la Compañía al precio mínimo de 23 chelines por cien pies corridos de andamiaje armado y de andamiaje desarmado. También podrán obtenerse en los Tilbury Docks, andamios colgantes, á precios convencionales. Todo andamiaje ú otro material que resulte averiado por el buque, se cargará en cuenta.

Se convendrán especialmente los derechos y alquileres para buques de menos de 1,000 toneladas, para acorazados y buques que requieran especial adaptación de los bloques, y para buques cuya longitud obligue á usar un dique de más de 550 pies de largo.

---

(1) Se carga un derecho adicional por bloques especiales ó por alterar bloques para adaptarlos á los grandes buques.

Alquiler

	Tons.		Tons.		Por día £	s
Para buques de	1,000	á	2,000	(tonelaje bruto). . .	12	10
» » »	2,001	»	2,500	» »	15	0
» » »	2,501	»	3,000	» »	17	10
» » »	3,001	»	4,000	» »	20	0
» » »	4,001	»	5,000	» »	22	10
» » »	5,001	»	6,000	» »	25	0

Esta escala aumentará en £ 2 10 s. por día, para cada 100 toneladas adicionales ó fracción de 100 toneladas.

El alquiler empezará á correr 24 horas después de colocado el buque en el dique, y se cargará un día de alquiler por cada período de 24 horas ó facción de ese período hasta que la salida del buque haya terminado.

No se cobrará alquiler por los domingos y días de fiesta salvo en el caso de haberse trabajado en esos días.

Buques averiados

Cuando sea posible contratar por más de ocho días en los diques de Tilbury la permanencia de un buque averiado, se rebajará el 25 o/o sobre el alquiler correspondiente á los días de permanencia después del octavo día.

Condiciones

1.—No se admitirá ningún buque en un dique de carena, si antes no se ha convenido y anotado en el registro del dique el momento en que entrará á éste y el tiempo que permanecerá en él. El armador debe firmar la anotación del registro, y su firma importará la aceptación por su parte de todas las condiciones y precios establecidos en el presente reglamento.

2.—Al hacer el pedido para el uso de un dique, se darán informes de cualquier detalle especial de construcción de la quilla ó fondo del buque, y de la carga que hubiere á bordo, en cuanto ello pueda obligar á adoptar disposiciones excepcionales para la colocación del buque en el dique. Si la Compañía recibe esos informes, tomará en lo posible las medidas de precaución correspondientes; pero no aceptará en ningún caso la responsabilidad de los perjuicios que sufriere ó causare el buque dentro del dique.

Si el armador de un buque solicitara, antes de la entrada de éste al dique, el cambio de los bloques, haciendo la indicación correspondiente al anotarse en el registro del dique la entrada del buque, la Compañía mandará preparar ó reemplazar los bloques y cajas necesarios, cuando sea posible, teniendo en vista las otras entradas anotadas, y siempre á costa del armador.

3.—El uso de los diques será concedido en el orden de prioridad de las solicitudes. El dique no será reservado para un buque que no haya podido entrar el día que se fijó en la solicitud; pero el Superintendente tratará de admitirlo lo más pronto posible. No se anotará ningún buque en el registro, más de diez días antes del solicitado para su entrada en el dique.

4.—La Compañía se reserva el derecho de dar la prioridad en el uso de cualquier dique de carena, al buque de una compañía ó firma que ocupe frecuentemente embarcaderos ó desembarcaderos en los docks; se reserva también el derecho de no admitir buques cuyas reparaciones, etc., exijan una ocupación demasiado larga del dique.

5.—Los derechos cobrados por el uso de un dique no implican la ocupación exclusiva del mismo, si, en opinión del Superintendente, la Compañía puede aprovechar el resto del espacio del dique.

6.—Si después de ser colocado un buque en el dique, se descubren circunstancias que no habían sido previstas al formular el pedido para su admisión, ó á las cuales no pudieran hacer frente los trabajadores del dique, se dará aviso inmediatamente á la Compañía. Esta tratará entonces de adoptar las medidas que el caso requiera; pero si es posible evitar—haciendo salir el buque temporariamente del dique—la prolongada ocupación de éste, se hará así Los gastos extraordinarios, se cargarán en adición á la tarifa publicada.

7.—Todos los gastos correspondientes al uso de los diques de carena, deben pagarse á la Compañía antes de que el buque abandone los docks, y no se considerarán incluídos en ningún arreglo ni en la cuenta general de gastos de la Compañía con relación á los propietarios ó armadores del buque. No se admitirá en los diques ningún buque mientras esté por saldarse alguna cuenta por uso de los diques de la Compañía, relativa á cualquier buque perteneciente al mismo armador ó que tenga el mismo patrón, consignatario ó propietario-gerente.

8.—Mientras un buque se halle dentro de un dique de carena, su demolición no podrá efectuarse ni aun empezarse sin el permiso del Superintendente. La Compañía está autorizada para remover inmediatamente del dique todo buque con respecto al cual se haya violado esta disposición.

9.—Si un buque hubiera vuelto de arribada con averías, ó estuviera en situación tal que, á juicio del Superintendente, requiriese inme-

diata admisión á un dique, la Compañía podrá admitirlo en alguno de sus diques con prioridad á todos los otros buques.

10.—No se podrá barrenar un buque dentro de los diques, sin permiso especial escrito del Superintendente de los Docks.

11.—No se podrá aplicar fuego á los fondos de un buque ni fumigarlo, dentro de un dique de carena, sin permiso especial; y todos los gastos consiguientes, correrán por cuenta del buque. No se podrá hacer funcionar, ó ensayar, dentro de los diques, la maquinaria de un buque á vapor. Todo contraventor á esta disposición incurrirá en una multa de £ 5; el armador pagará además la indemnización de todo perjuicio ocasionado por esa contravención.

12.—Ningún buque que haya traído en tanques petróleo ú otro aceite semejante, ó cualquier flúido ó substancia inflamable, al puerto, podrá entrar en los diques de carena de la Compañía, sino bajo condiciones especiales que serán determinadas por la administración.

13.—La madera para bloques y puntales será suministrada por la Compañía, como sigue:—bloques: un juego para el largo del buque; puntales de costado: dos por cada quince pies de largo; puntales de carena: dos por cada treinta pies de largo.

14.—La Compañía no garante el buen estado y solidez de los materiales usados para bloques, puntales, andamios, etc.

15.—Todo el costo de antorchas, fuegos ó luces empleados de noche, lo pagará el buque.

16.—El uso de los tornos á vapor del buque, atendidos por la tripulación de éste, será permitido gratis á la Compañía cuando lo requiera. Los oficiales y tripulación del buque, prestarán su ayuda no sólo para el transporte del buque sino también para el trabajo de apuntalarlo y desapuntalarlo dentro del dique.

17.—Se prohibe bajo pena de una multa de hasta £ 5,—que cobrará la Compañía,— usar ó llevarse bloques, puntales, tablones ú otros objetos pertenecientes á ella, sin obtener antes el permiso correspondiente; y todo aquel que use ó se lleve un bloque, puntal, tablón ú otro objeto después de obtenido aquel permiso, deberá devolverlo y colocarlo en su lugar, cuando así se le exija.

18.—Incurrirá en una multa de hasta £ 5,—que cobrará la Compañía,—todo aquel que destruya ó deteriore ó arroje al agua bloques, puntales, tablones ú otros objetos pertenecientes á la Compañía, y también el que arroje desde arriba sobre los escalones y obra de hormigón, maderos ú objetos pesados, ó los pase del interior al exterior del dique ó viceversa sin utilizar la maquinaria existente para ese fin.

19.—No se permitirá la entrada á los diques á ningún tratante de artículos marítimos. Cuando un buque haya abandonado el dique, no se permitirá ya entrar á éste, para recoger objetos dejados en él, sino con permiso escrito de la Compañía.

20.—Nadie podrá depositar sobre los quais ó dentro del recinto de los diques de carena, balasto, escombros, tierra, cenizas, piedras ú otros materiales, sin el permiso escrito correspondiente. Por cada contravención á esta disposición, la persona en falta incurrirá en una multa de £ 2, y además se cargará al propietario del buque de donde se sacó, el costo de la remoción del material referido.

21.—Si un buque no entrara en el dique el día fijado, el propietario, el patrón ó la persona,—cualquiera que fuere,—firmante de la solicitud, pagará á la Compañía, á pedido de ésta, la suma que la Compañía hubiere exigido por tal razón, á menos que se demuestre á satisfacción de la Compañía que la causa de no haber entrado el buque el día fijado fué la violencia del mal tiempo ú otras circunstancias que, en su opinión, constituyan motivo suficiente para retirar ó rebajar el reclamo.

22.—Todo buque, al entrar al dique, debe estar en candela—sin dar á la banda;—la Compañía no será responsable de la avería ó demora que resulte de no entrar el buque en tales condiciones.

23.—Siempre que en un buque que esté dentro del dique se cambie de sitio el lastre, el carbón ó cualquier peso que pueda inclinarlo ó alterar su calado, se dará sin pérdida de tiempo aviso escrito al Inspector del dique.

24.—Si un buque causare directa ó indirectamente averías ó deterioros á los *caissons* ó á cualquier otra parte de los diques, el costo de la reparación se cargará al buque.

25.—Si un buque ha sido anotado para una fecha determinada y su armador considera necesario sustituir en lugar de ese buque otro de la misma clase, tendrá que obtener consentimiento de la Compañía, y si éste fuera otorgado, el primer buque deberá anotarse de nuevo en el libro de pedidos, ó tomar en éste la fecha correspondiente al buque que lo sustituye.

26.—La firma del armador, patrón, propietario-gerente, ó consignatario, puesta en el libro de pedidos, significará la aceptación de todas las condiciones expresadas en este Reglamento.

27.—La Compañía no responderá de ninguna pérdida, avería ó demora causada por huelgas ó coaliciones de empleados, ni de las consecuencias de las mismas.

DOCK HOUSE, 1.º DE JULIO DE 1902.

p. p. J. G. BROODBANK,
Secretario.

III. SECCIÓN: Tarifas de la «London & India Docks Company» (1)

Las Compañías de Docks pueden fijar y alterar sus tarifas como más les convenga dentro de los máximos legales, con la obligación solamente de darles publicidad y suministrarlas gratis á toda persona que tenga necesidad de utilizarlas. Las tarifas de la Compañía «London and India Docks» se dividen en cuatro series:

1. Tarifas de derechos y alquileres aplicables á los buques.
2. Tarifas de derechos y alquileres aplicables á las mercancías importadas.
3. Tarifas de derechos y alquileres aplicables á las mercancías exportadas.
4. Tarifas relativas á trabajos y servicios especiales.

Un rasgo general de estas tarifas es la profusión de casos especiales que consideran: su reproducción íntegra ocuparía un espacio excesivo, razón por la cual nos limitaremos á dar sólo algunos ejemplos que nos han parecido particularmente interesantes. Las tarifas que tenemos á la vista están contenidas en cuatro folletos:

1. Derechos sobre los buques (fecha 3 de noviembre de 1903).
2. Derechos sobre mercancías de importación (fecha 1.º de enero de 1902).
3. Derechos sobre mercancías de exportación (fecha 1.º de junio de 1902).
4. Derechos sobre vinos y espirituosos (fecha 1.º de julio de 1903).

Todas estas tarifas, y otras especiales que tendremos ocasión de citar y que se han publicado en forma de avisos en hoja suelta, se hallaban en vigencia el 1.º de marzo de 1904.

(1) Para los derechos generales de puerto, percibidos por la «Thames Conservancy», v. página 599; y para la tarifa de los diques de carena, el Reglamento que precede.

I. DERECHOS Y ALQUILERES APLICABLES Á LOS BUQUES

PRIMERA CLASE

	Derechos	Alquiler por ton. de tonelaje bruto y por semana.	
Buques cargados, procedentes de puertos fuera de Europa y de los mares Mediterráneo y Negro; y buques con carga de transbordo de tales puertos (con las *excepciones* más abajo indicadas) *por ton. de regis. neto.*	£ s. d. 0 1 6	s. d. 0 1	El alquiler empieza cuatro semanas después de la fecha de entrada.
Buques que cargan para puertos fuera de Europa y de los mares Mediterráneo y Negro *por ton. de registro neto.*	0 1 6	0 1	El alquiler empieza cuatro semanas después de la fecha de entrada.

NOTA.—*Los buques que hayan pagado los derechos de entrada antedichos, podrán también tomar carga sin pagar otros derechos; pero se aplicarán derechos adicionales de 3 d. por tonelada de registro neto á todo buque que, habiendo descargado su cargamento ó parte de él, siga viaje hacia otro puerto para dejar ó tomar carga, y vuelva á los docks á tomar todo su cargamento completo ó parte de él.*

Cuando un buque, al cual se impuso el derecho antes mencionado, de 1 s. 6 d. por tonelada, entre de nuevo para estacionarse, sufrir reparaciones ó tomar lastre, se le impondrá un derecho adicional de 3 d. por tonelada de registro neto, con tal que el buque no descargue ninguna parte de su cargamento. Si el buque descargara, ó descargara y cargara, pagará los derechos de costumbre, de acuerdo con el puerto de destino.

SEGUNDA CLASE

	Derechos	Alquiler por ton. de tonelaje bruto y por semana.	
Buques cargados (con cualquier cargamento que no sea madera ni hielo), procedentes de puertos europeos ó puertos sobre los mares Mediterráneo ó Negro (con las *excepciones* más abajo indicadas) *por ton. de regist. neto.*	£ s. d. 0 0 9	s. d. 0 1	El alquiler empieza dos semanas después de la entrada.
Buques que cargan para puertos europeos ó del Mediterráneo ó del Mar Negro (con las *excepciones* más abajo indicadas) *por ton. de regist. neto.*	0 0 9	0 1	El alquiler empieza dos semanas después de la entrada.

NOTA.—*Los buques que hayan pagado los derechos de entrada antedichos, podrán también tomar carga para puertos de la misma clase, sin pagar nuevos derechos. Cuando un buque al cual se le aplicaron los derechos antes mencionados, de 9 d. por tonelada, vuelva á entrar para estacionarse, sufrir reparaciones ó tomar lastre, se le aplicarán derechos adicionales de 3 d. por tonelada de registro neto, con tal que el buque no haga operación ninguna de carga. Si el buque descargara, ó descargara y cargara, se le aplicarán los derechos de costumbre, de acuerdo con el puerto de destino.*

TERCERA CLASE

LANCHAS (*Lighters*).

Derechos de dock . . . . 6 *d.* por tonelada de registro
Derechos de permanencia por semana. 2 *d.* » » » »

Cuando una lancha esté sujeta al pago de los derechos de dock (6 d. por tonelada de registro), los derechos de permanencia sólo empezarán á computarse después de la primera semana contada desde el día en que le fueron aplicables los derechos de dock.

NOTA.—*Los derechos anteriores sufren ciertas exenciones legales.*

CUARTA CLASE

	Derechos			Alquiler por ton. bruta y por semana.		
	£	s.	d.	s.	d.	
BUQUES QUE ENTRAN EN EL DOCK SIN CARGA, PARA ESTACIONARSE, SUFRIR REPARACIONES, ARREGLAR SUS MÁQUINAS Ó AJUSTAR SUS BRÚJULAS.						
BUQUES Á VAPOR, DE HÉLICE, Y BUQUES Á VELA, *por ton.* (*tonelaje bruto*) .	0	0	3	0	1	El alquiler empieza desde el día de entrada.
BUQUES Á VAPOR, DE RUEDAS, *por ton.* (*tonelaje bruto*) .	0	0	4	0	2	El alquiler empieza desde el día de entrada.
ADICIONAL POR USO DE BOYA DE AJUSTE, *por ton.* (*tonelaje bruto*) .	0	0	1			
EXCEPCIONES						
BUQUES CARGADOS DE MADERA, *por ton. de registro neto* .	0	1	6	0	1	El alquiler empieza cuatro semanas después de la entrada.

Los buques con madera bajo escotillas, en cantidad inferior á un décimo de la carga total, ó con carga de madera sobre cubierta solamente, no se considerarán como «buques cargados de madera».

Los buques de la SEGUNDA CLASE *que lleven más del décimo de su carga en madera, bajo escotilla, pagarán el derecho de 1 s. 6 d. por tonelada, en la misma proporción con el registro neto que la que haya entre la cantidad de madera (bajo escotillas ó sobre cubierta) y la cantidad total de carga; y los derechos de 9 d. por tonelada se aplicarán al resto del tonelaje de registro neto.*

BUQUES de la PRIMERA CLASE que entran á CARGAR Ó Á DESCARGAR (ó á ambas cosas) *parte* de su carga; con procedencia de puertos fuera de Euro-

	Derechos	Alquiler por ton. de registro bruto y por semana.	
	£ s. d.	s. d.	
pa y mares Mediterráneo y Negro ó con destino á ellos. *por tonelada de registro neto*	0 0 3	0 1	El alquiler empieza una semana después del día de entrada.
Adicional sobre mercaderías movidas . . . . *por ton* .	0 1 3		

Este arancel se aplica solamente:

a) A los buques que han descargado parte de su carga en algún otro puerto europeo, antes de entrar al dock, ó que descargan sólo una parte de su carga en el dock y salen de éste para descargar la restante en algún puerto europeo.

b) A los buques que entran en el dock para completar su cargamento, habiendo ya sido cargados parcialmente en otro puerto europeo, ó que entran en el dock para cargar parte de su cargamento y salen á completar éste en algún otro puerto europeo.

LA APLICACIÓN DE LAS TARIFAS ANTERIORES NO SERÁ MÁS DESFAVORABLE QUE LAS QUE CORRESPONDAN PARA UN BUQUE DE LA MISMA CLASE Á LA CARGA Ó DESCARGA (Ó Á AMBAS) COMPLETAS.

BUQUES Á VAPOR PROCEDENTES DE ITALIA, MOGADOR Ó MADEIRA, que descargan en el dock pero que no toman carga. *por ton. de regist. neto.*	0 0 4	0 1	El alquiler empieza una semana después de la entrada.

	Derechos	Alquiler por ton. de tonelaje bruto y por semana.	
	£ s. d.	s. d.	
BUQUES que descargan en el dock, y toman carga para uno de los puertos mencionados *por ton. de regist. neto.*	0 0 8	0 1	El alquiler empieza dos semanas después de la entrada.
BUQUES Á VAPOR que cargan para ITALIA, MOGADOR ó MADEIRA. *por ton. de regist. neto.*	0 0 4	0 1	El alquiler empieza dos semanas después de la entrada.
BUQUES cargados con hielo, que entran en el dock para descargar. *por ton. de regist. neto .*	0 0 9	0 1	El alquiler empieza cuatro semanas después de la entrada.

. . . .

. . . .

II.— DERECHOS Y ALQUILERES APLICABLES Á LAS MERCANCÍAS IMPORTADAS

A.—REGLAMENTACIÓN REFERENTE Á LAS MERCANCÍAS IMPORTADAS

ANOTACIÓN DE LAS MERCANCÍAS EN LA ADUANA.—Para evitar, pérdidas de tiempo en desembarcar las mercancías, sacar muestras de ellas, etc., los consignatarios deberán anotarlas en la Aduana, tan pronto como el buque sea avistado y siempre que se trate de mercancías que deban almacenarse por la Compañía de Docks.

Cuando se ordene la anotación de las mercancías para ser almacenadas en otro dock, ó cuando se ordene su remoción á otro dock, con el mismo objeto, ó, en fin, cuando la Compañía no pueda almacenar las mercancías donde el buque las descarga, se cobrará por: «Uso de Quai en el Dock de descarga» de 2 á 3 chelines por tonelada, según la naturaleza de las mercancías (además de los derechos pagados en el dock donde se almacenen), SALVO CUANDO LAS ÓRDENES HAYAN SIDO REGISTRADAS EN EL DOCK DONDE EL BUQUE DESCARGA, ANTES QUE LAS MERCANCÍAS SEAN DESCARGADAS, DE MODO QUE LA COMPAÑÍA PUEDA HACERLAS PASAR DIRECTAMENTE DEL BUQUE Á LAS LANCHAS.

En caso de que la Compañía se haya hecho cargo de algunas mercancías ó las haya almacenado en el dock donde el buque descarga, y posteriormente reciba la orden de removerlas á otro dock también de la Compañía, para ser almacenadas en él, los gastos de desembarco y el alquiler hasta el día de la remoción, según tarifa, así como cualquier trabajo efectuado con las mercancías, serán cargados por cuenta del dock donde estuvieron primero depositadas, en adición á todos los gastos correspondientes al dock á donde fueron posteriormente llevadas.

Lanchaje ó gastos de remoción, se cobrarán adicionalmente, en caso de que los derechos sobre las mercancías no bastaran para cubrir el gasto.

CONOCIMIENTOS.—Deberán exhibirse en los siguientes casos:

Mercancías anotadas por la Compañía de Docks;
Mercancías procedentes de puertos ó mercados al Este del Cabo de Buena Esperanza;
Mercancías procedentes de las Indias Occidentales ó de los Estados Unidos de Norte América, á menos que el patrón del buque importador, ó el representante del armador, consienta en la entrega á los consignatarios que se expresen en el manifiesto;
También deberán exhibirse para otras mercancías y en otros casos, si la Compañía cree que ello sea necesario para probar la propiedad.

El endoso de los conocimientos deberá realizarse con toda regularidad, pues los empleados de los docks no pueden admitir un conocimiento en el cual el derecho, desde el consignatario hasta el poseedor, no se deduzca por una cadena completa y correcta de endosos.

Cada conocimiento debe ser *especialmente* endosado, expresando claramente la persona á cuya orden las mercancías deban entregarse.

En todos los casos de informalidad en un conocimiento, por falta de endoso, etc., así como en caso de extravío del conocimiento, habrá que ocurrir por escrito al Secretario de la Compañía, precisando todas las circunstancias *é incluyendo documentos que acrediten el derecho á las mercancías.* En todos esos casos, el solicitante debe comprometerse á indemnizar á la Compañía de todo perjuicio.

ORDENES PARA LA ENTREGA Ó TRASPASO DE MERCANCÍAS.—Las órdenes registradas,—para la entrega ó traspaso de mercancías,—antes de que éstas hayan sido desembarcadas, se recibirán y conservarán para comodidad de las personas que las presenten; pero tales órdenes no tendrán, en cuanto concierne á la Compañía, ningún valor ni efecto. (Véase artículos 28 y siguientes del Reglamento de la Compañía, página 625.)

Warrants.—(Véase artículos 30 y siguientes del Reglamento de la Compañía, página 625). Los primeros warrants se emiten libres de derechos (con excepción de la estampilla legal); pero los warrants ó transferencias subsiguientes y los *prime warrants* pagarán los siguientes, además de la estampilla:

Por cada warrant ó trasferencia relativa á:

	s.	d.	
1 á 3 bultos, indicados separadamente	0	2	Cuando sólo el total se indica, en un renglón del warrant, el derecho será de 3 d. por cada warrant (además de la estampilla).
4 » 6 » » »	0	4	
7 » 10 » » »	0	6	
11 » 20 » » »	0	9	
21 » 30 » » »	1	0	
31 » 40 » » »	1	3	
41 ó más » » »	1	6	
Mercancías en masa, menos de 3 toneladas	0	6	
» » » » » 6 »	1	0	
» » » 6 toneladas ó más .	1	6	
Por cada nuevo cheque concedido . . .	0	3	
«Prime Warrant», cada uno	2	0	

El contenido de un *warrant* puede dividirse en otros por cantidades menores, *al gusto del tenedor del warrant.*

Si se requiere más de un warrant para una pila de mercancías en masa, éstas se reapilarán, de acuerdo con el tenor de cada warrant, y el gasto de esta operación habrá de ser pagado antes de que se emitan los nuevos warrants.

Las órdenes suscriptas por comerciantes para entrega ó transferencia, pueden cambiarse por warrants en la Administración de la Compañía, presentando y registrando las respectivas instrucciones escritas.

Si se quiere hacer pesar de nuevo mercancías para las cuales se ha emitido un warrant, éste debe depositarse previamente en manos de la Compañía, con el fin de que se inscriba en él el resultado de la nueva pesada. Si se desea introducir una alteración cualquiera en el embalaje de tales mercancías, también deberá entregarse á la Compañía el warrant correspondiente, y podrá obtenerse uno nuevo con la descripción correcta de las mercancías.

En caso de pérdida de warrants, se publicará en los periódicos que indique la Compañía un aviso con la descripción de los warrants perdidos; una semana después de la publicación de este aviso, y previa indemnización á la Compañía, las mercancías podrán retirarse. Pero si la entrega de las mercancías fuera urgente, ella podrá obte-

nerse inmediatamente, depositando su valor según tasación. En ningún caso se emitirán duplicados de warrants.

Notas de pesada correspondientes á los warrants.—Se emitirán, á pedido del propietario de las mercancías, á razón de 2 1/2 d cada nota.

Formularios de autorización para firmar órdenes, etc., para uso de comerciantes ó corredores.—Pueden obtenerse en la Administración. Los corredores que posean autorizaciones generales escritas, firmadas por comerciantes, para inspeccionar mercancías ó sacar muestras, deben exhibirlas á la Compañía con el fin de ser registradas.

Ordenes para inspeccionar y sacar muestras.—Serán firmadas por los propietarios de las mercancías; cuando se hayan emitido warrants, los números de éstos deberán indicarse en las órdenes. No se sacarán muestras para la venta hasta que las mercancías hayan sido *preparadas* (véase el párrafo siguiente), salvo orden contraria del propietario.

Preparación de las mercancías para la venta.—La preparación usual de todas las mercancías, empezará inmediatamente después de habérselas desembarcado; á menos que el propietario ó consignatario ordenen otra cosa.

Las mercancías retiradas de la venta, después de haber sido expuestas, pagarán otra vez el derecho correspondiente, si se desea exponerlas de nuevo.

Mermas, etc.—Respecto á mercancías que no sean vinos ó espirituosos, la Compañía no responderá de pérdidas ó mermas que puedan explicarse por causas naturales, deterioros producidos por animales dañinos, etc.; y no responderá de ninguna pérdida ó merma que sufran cualesquiera mercancías (vinos y espirituosos inclusive), si la importancia de esas pérdidas ó mermas no ha sido comprobada de acuerdo, entre el interesado y la Compañía, antes de salir las mercancías del territorio de ésta.

Cascos vacíos.—(Véase artículo 39 del Reglamento de la Compañía, pág. 627).

Ordenes para trabajos extraordinarios.—El costo de cualquier trabajo no comprendido en los aranceles ó tarifas, se determinará teniendo en cuenta el costo de la mano de obra y de los materiales, y las circunstancias de cada caso.

Cuentas de depósito.—Pueden abrirse en los libros de la Compañía, para facilitar las operaciones de los comerciantes; *pero tales cuentas deberán siempre arrojar un saldo á favor del comerciante.*

Obra de mano en los docks.—Sólo personas del servicio de la Compañía podrán ocuparse en trabajos dentro de los docks ó de los edificios de la misma, ya sea á bordo de un buque ó lancha, ó

en tierra; á no ser que mediare permiso de un empleado autorizado por la Compañía. Se admiten, sin embargo, las siguientes excepciones:

a) Personas empleadas por los armadores en la descarga.
b) Estibadores y sus peones, empleados en estibar las mercancías para la exportación.
c) Lancheros y carreros, ocupados en entregar ó recibir mercancías, y lancheros á bordo de su embarcación.
d) Peones empleados en remover, amarrar ó aparejar buques.

Mercancías trasbordadas. — La Compañía no asume ninguna responsabilidad con relación á tales mercancías.

B. EXPLICACIÓN DE LAS TARIFAS DE IMPORTACIÓN

Derecho de desembarco.— Se cobra sobre el peso bruto é incluye: 1.º el desembarco ó la recepción en tierra, el muellaje, la pesada bruta ó el arqueo (si no se pide otra cosa) y la colocación en almacenes ó el apilamiento en los quais, ó la operación de cargar las mercancías de los quais á los carros; 2.º los warrants originales y las notas de pesada ó arqueo.

Excepto en los casos especialmente previstos en las tarifas se concederán á los importadores tres días de trabajo contados desde que la Oficina pública de Impuestos haya verificado la pesada y arqueo de los artículos de igual marca ó de la misma partida, para remover por vía terrestre dichos artículos del quai donde el buque efectúa la descarga, sin cobrar más que el derecho de desembarco, *á condición de que se dé aviso por escrito de la remoción proyectada, antes del desembarco de los artículos; á falta de ese aviso, los artículos serán llevados inmediatamente al almacén y apilados*, aplicándoseles los derechos completos.

Los artículos que sean llevados por agua desde la escalera de desembarco, estarán sujetos además al derecho de «*embarco*», igual á un tercio del derecho de «*entrega para transporte por agua*».

Si al expirar el plazo indicado antes, el almacenamiento de los artículos fuera impedido por cualquier informalidad ó demora de los propietarios, ó á solicitud de los mismos, se les aplicará á tales artículos los derechos completos de desembarco ó entrega y de alquiler.

El alquiler aplicable á los artículos sujetos á este derecho corre desde la fecha en que el buque importador rompe cargamento ó desde el primer desembarco por lancha.

Derecho consolidado.— Se impone sobre el peso bruto y se aplica á todos los artículos mencionados en las tarifas. El derecho in-

cluye el desembarco ó recepción por tierra, el muellaje, la pesada ó el arqueo, el trabajo ordinario de tonelero ó embalador para las reparaciones previas al almacenaje, la colocación en almacén ó el apilamiento, la anotación de los pesos y arqueos de desembarco, warrants originales, alquiler por seis semanas á partir de la fecha en que el buque rompió cargamento ó en que se hizo el primer desembarco por lancha ó la primera recepción para transporte por tierra, la pesada para la entrega efectiva (si se solicita), la entrega para transporte por tierra ó por agua, y todos los servicios adicionales enumerados en las tarifas.

NOTA.—Hay derechos consolidados especiales para ciertos artículos, como ser: dátiles, higos, pasas, azúcar, madera, lana.

DERECHOS DE ADMINISTRACIÓN («MANAGEMENT RATE»), DE DESEMBARCO Y ENTREGA, DE DESEMBARCO Y COLOCACIÓN EN ALMACÉN Y DE QUAI.—Han sido previstos para ciertos artículos, y se hallan indicados y definidos detalladamente en las tarifas.

DERECHOS SOBRE ARTÍCULOS NO ESPECIFICADOS.—En todos los casos en que los derechos sobre algún artículo no se hallen en las tarifas impresas, habrá que ocurrir á la Administración de los docks *antes* de desembarcar tales artículos. Si este requisito hubiere sido omitido, los derechos que se aplicarán son los indicados al final de las tarifas de importación con el título: DERECHOS APLICABLES Á LOS ARTÍCULOS NO ESPECIFICADOS.

ARTÍCULOS DESTINADOS Á ENTREGA INMEDIATA DESDE EL BUQUE, Ó ARTÍCULOS DE TRASBORDO.—Para estos artículos se puede obtener la fijación de derechos especiales de muellaje y quai, solicitándolo de la Administración de los docks.

C. REGLAS GENERALES

El ALQUILER sobre las mercancías, empieza el día en que el buque importador rompe cargamento, ó, en el caso de artículos entrados por lancha ó por tierra, desde que se reciba la primera porción de los artículos. Cuando el alquiler es por peso, se considerará el peso bruto.

La fracción de semana se computará como una semana completa, para el cobro del alquiler. Cuando el alquiler se cuenta desde el primer desembarco, el día en que éste ocurrió se computa como un día; pero cuando el alquiler se cuenta desde el último día del desembarco ó pesada, ese día no se computa.

El TRABAJO DE TONELERO Ó EMBALADOR, pagado por el importador, se limita á lo necesario para poner los artículos en condición segura para su almacenaje en Londres ó su expedición dentro de la ciudad.

Si se requiriera un trabajo adicional de esta clase, el interesado deberá dar la orden respectiva, y se cobrará separadamente el trabajo hecho en virtud de esa orden.

Se ha previsto el gasto de CLASIFICACIÓN para ciertos artículos, pero otros no indicados pueden requerir ese trabajo, por el cual se cobrará entonces también una remuneración.

LOS ARTÍCULOS PREPARADOS PARA LA ENTREGA y que no sean llevados dentro de los plazos que más abajo se indican, pagarán nuevamente el trabajo de apilarlos y colocarlos en almacén, así como el alquiler adicional que haya resultado:

Artículos generales	3	días	hábiles	completos
Maderas finas, de medida . .	4	»	»	»
Maderas de tinte.	7	»	»	»

NOTA—El derecho mínimo por partida de mercancías desembarcadas será de 1 s. 6 d. Cuando el derecho por entrega de artículos resulte de menos de 3 d. para una entrega cualquiera, se cobrará 3 d. como mínimo.

D. EXTRACTO DE LAS TARIFAS DE IMPORTACIÓN (1)

NOTA.—Sobre algunos artículos se hace una rebaja (variable del 5 % al 20 %), cuando ellos son depositados en los almacenes de la Compañía, pero no cuando su entrega se efectúa en otras condiciones. Entre esos artículos mencionaremos: almendras, arrowroot, cortezas medicinales, alcanfor, algunas especias, cacao, cerda, cáñamo, yute, ciruelas de Portugal, sardinas, cebo, tapioca, té, etc. El descuento se hace para algunos artículos sobre el total de los derechos, en otros se exceptúa el alquiler, etc.

---

(1) Sólo mencionamos aquí los artículos más usuales,

ARTÍCULOS		DERECHOS								ALQUILER POR SEMANA		
		Desembarco		Nuevo apilamiento, almacenamiento ó pesada.		ENTREGA				Monto		Unidad
						Por vía terrestre		Por agua				
	por	s.	d.	s.	d.	s.	d.	s.	d.	s.	d.	
ACIDOS: tartárico, bórico .	cwt.	0	4	0	2	0	2	0	3	0	6	tonelada.
ALMENDRAS en cascos de 5 ó más cwt.	ton.	5	0	1	10	2	6	3	9	0	4	»
Idem en cascos ó cajones de menos de 5 cwt. . . .	»	6	3	2	1	2	6	5	0	0	6	»
ANCHOAS en cascos ó barriles	cwt.	0	6	0	2 1/2	0	3	0	4 1/2	2	6	100 barriles de 1/2 cwt. c/u.
Idem en latas, en cajones										1	3	100 barrilitos de 1/4 cwt. c/u.
Como las sardinas.										0	0 1/2	casco de 1 1/2 cwt. c/u.
ARROWROOT	»	0	6	0	2 1/2	0	3	0	6	0	6	tonelada.
Derecho consolidado inclusive toma de muestras:												
En cajones de menos de 1 cwt. bruto, ó en latas, 1 s. 6 d. por cwt. bruto.												
En cajones de 1 cwt. bruto, 1 s. por cwt. bruto.												
CEBADA. Derecho de desembarco y entrega 5 s. . .	ton.									0	4	» (después de siete días).
CERVEZA de todas clases:												
Cascos de menos de 10 gals.	casco	0	4	0	2	0	2	0	3	0	0 1/2	casco » » »
» » 10 á 20 »		0	6	0	3	0	3	0	4 1/2	0	0 3/4	» » » »

ARTÍCULOS		DERECHOS				ALQUILER POR SEMANA	
		Desembarco	Nuevo apilamiento, almacenamiento ó pesada.	ENTREGA: Por vía terrestre	ENTREGA: Por agua	Monto	Unidad
	por	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	
Cascos de 20 á 30 galones.	casco	0 8	0 4	0 4	0 6	0 1	casco (después de siete días).
» » 30 » 50 »	»	1 0	0 6	0 6	0 9	0 11/2	» » » » »
» » 50 » 60 »	»	1 6	0 9	0 9	1 2	0 2	» » » » »
» » más de 60 »	100 gs.	2 8	1 4	1 4	2 0	0 3	» » » » »
LIBROS encuadernados . .	cwt.	0 9	0 3	0 41/2	0 7	0 2	paq. de 2 cwt. ó menos.
» sin encuadernar como *papel* . . .						0 3	» » más de 2 y menos de 5 cwt
CABLES Y CADENAS (exclusive la pesada)	ton.	6 3	—	3 2	5 0	0 3	tonelada.
VELAS	cwt.	0 41/2	0 11/2	0 2	0 3	0 6	»
CAFÉ.	»	0 5	0 11/2	0 3	0 4	0 6	»
Derecho consolidado, incluso separación de muestras al desembarcar: En sacos, 6 d. por cwt. bruto. En fardos, etc., 8 d. por cwt. bruto							
CORCHO en atados . . .	ton.	10 0	3 4	3 9	6 0	1 0	»
» » cuadrados, en fardos. . .	cwt.	0 9	0 3	0 3	0 6	1 0	»
ALGODÓN en fardos y prensados de modo que no ex-							

ceda á 5 pies cúbicos el cwt.	ton.	4 0	1 6	2 0	3 0	0 5	»

Derecho de administración («management rate») que incluye desembarco, almacenamiento, clasificación por averías, pesada, destare, toma de muestras, preparación ordinaria para la venta y alquiler por seis semanas, 6 d por cwt. bruto.

Grasa	ton	3 6	1 6	2 0	3 6	0 3	tonelada.
Cola.	»	6 3	2 6	2 6	5 0	0 4	»
Cerda de caballo . . .	cwt.	0 5	0 2	0 3	0 5	0 1	cwt.
Cáñamo del Báltico, en fardos.	ton.	—	2 3	3 0	5 6	0 5	tonelada.
(Se entiende entregado directamente del quai, sin almacenamiento).							
Desembarco, pesada y apertura para inspección aduanera, por ton. 6 s. 6 d.							
Incluyendo almacenamiento, por ton. 8 s. 6 d.							
Cueros secos (sueltos) . .	100	6 10	2 10	2 7	5 11	0 6	100
» salados húmedos de Sud América (sueltos)	100	8 6	4 0	3 6	7 10	0 8	
» salados húmedos de Sud América (atados). .	100	8 6	2 10	2 7	7 10	0 8	
Carne (extracto de). Derecho de desembarco y entrega, 10 s. por ton. . .		—	—	—	—	0 01/2	cwt.

ARTÍCULOS		DERECHOS				ALQUILER POR SEMANA	
		Desembarco	Nuevo apilamiento, almacenamiento ó pesada.	ENTREGA: Por vía terrestre	ENTREGA: Por agua	Monto	Unidad
	por	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	
HIERRO en chapas, piezas ó fardos que no excedan el peso de 30 cwt. . . .	ton.	6 3	2 0	2 6	5 0	0 3	tonelada.
HIERRO en maquinaria (que no sea agrícola ni eléctrica):							
Piezas ó paquetes de menos de 2 ton.	ton.	6 3	—	3 2	6 3	0 4	»
Piezas ó paq. de 2 á 5 ton.	»	8 4	—	4 2	8 4	0 4	»
» » » » 5 » 10 »	»	9 6	—	4 9	9 6	0 4	»
» » » » 10 » 20 »	»	12 6	—	6 3	12 6	0 4	»
» » » » 20 » 30 »	»	18 9	—	9 5	18 9	0 4	»

Se cobrará un derecho adicional sobre el valor á razón de 1/2 por ciento, cuando el peso á elevar es de 4 toneladas ó más. Cuando se use una grúa flotante, el derecho mínimo será de £ 2. Cuando haya que transportar las grúas flotantes de un dock á otro para hacer la descarga, se cobrará este trabajo adicionalmente. El lanchaje, si lo hubiere, se cobrará aparte.

MAQUINARIA agrícola . .	ton.	7 6	—	3 9	6 6	0 10	tonelada.
» eléctrica . .	»	10 0	—	5 0	7 6	0 10	»
ACEITE DE OLIVO, en cascos	»	5 0	1 3	2 6	5 0	0 16	»

ACEITE DE OLIVO, en cajones conteniendo latas.	cwt.	0 5	0 2	0 3	0 41/2	0 8	tonelada.
PAPEL	»	0 4	0 2	0 2	0 3	0 6	»
PIMIENTA blanca ó negra .	ton.	5 0	2 1	2 6	5 0	0 6	»
ARROZ en cascos. . . .	»	3 4	1 8	1 8	3 4	0 4	»
AZAFRÁN	cwt.	3 0	1 0	1 3	2 6	0 2	cwt.
SALITRE.	ton.	3 10	1 0	1 10	2 3	0 3	tonelada.

El derecho de *desembarco* incluye alquiler por un mes. *Derecho de administración* («management rate») incluyendo: desembarco, pesada, clasificación, determinación de averías, reparaciones, determinación de las taras, formación de muestras, warrants, notas de pesada y alquiler por trece semanas, á contar del primer domingo después de la última pesada, 6 s. 8 d. por tonelada.

JABÓN, de España, etc. .	cwt.	0 5	0 21/2	0 21/2	0 4	0 6	tonelada.

POR FARDO de peso bruto comprendido entre los límites siguientes (el 1.º incl. y el 2.º excl.):

ARTÍCULOS	Menos de 2 qrs.	De 2 qrs. á 3 qrs.	De 3 qrs. á 1 cwt.	De 1 cwt. á 1 c 2 q.	De 1 c. 2 q. á 3 c. 2 q.	De 3 c. 2 q. á 5 cwt	De 5 cwt. á 7 c. 2 q.	De 7 c. 2 q. á 10 cwt.	De 10 cwt. á 12 c. 2 q.	De 12 c. 2 q. á 15 cwt.
LANA, de oveja ó cordero. *Derecho consolidado* comprendiendo: desembarco, muellaje, almacenamiento, alquiler por 13 semanas, reparaciones, pesada, formación de muestras, certificado de avería, warrants (costo de la estampilla no incluído), destare, apilamiento y formación de lotes para exposición, cardamiento, entrega para transporte por tierra, etc., etc.	s. d. 1 2	s. d. 1 5	s. d. 1 11	s. d. 3 0	s. d. 4 0	s. d. 5 0	s. d. 6 5	s. d. 7 9	s. d. 9 7	s. d. 10 5

DERECHOS APLICABLES Á LOS ARTÍCULOS NO ESPECIFICADOS

ARTÍCULOS DE VALOR (no comprendidos en el equipaje de los pasajeros).

Por desembarcar, abrir los fardos, cajones ó paquetes para la inspección aduanera y volver á cerrarlos, alquiler de una semana y entrega:

	Por paquete
Por cada £ 100 del valor	3 s. 9 d.
Derecho mínimo.	2 s. 6 d.
Alquiler semanal por cada £ 50 ó menos.	0 s. 3 d.

ARTÍCULOS DE REGULAR Ó POCO VALOR:

Paquetes cuyo peso esté comprendido entre los límites siguientes:

		DERECHOS POR PAQUETE				
			ENTREGA			
Inclusive cwt. qr. lbs.	Exclusive cwt. qr. lbs.	Desembarco	Por tierra	Por agua	Alquiler por semana	Apertura de los paquetes para inspección aduanera.
		s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.
—	0 1 0	0 6	0 3	0 6	0 03/4	0 6
0 1 0	0 2 0	0 9	0 5	0 9	0 03/4	0 6
0 2 0	0 3 0	1 0	0 6	1 0	0 03/4	0 9
0 3 0	1 0 0	1 3	0 8	1 3	0 1	0 9
1 0 0	2 0 0	2 0	1 0	2 0	0 11/2	1 0
2 0 0	3 0 0	2 6	1 3	2 6	0 11/2	1 3
3 0 0	4 0 0	3 3	1 7	3 3	0 2	1 6
Etc.	Etc.			Etc.		

Derecho mínimo: 1 s. 6 d.

III. DERECHOS Y ALQUILERES APLICABLES Á LOS ARTÍCULOS EXPORTADOS

A. DISPOSICIONES GENERALES Y EXPLICACIÓN DE LAS TARIFAS

Las tarifas de exportación se aplican á los artículos que llegan por tierra.

COLUMNA 1.—El *muellaje y porte* incluye también alquiler por *tres semanas*. Los metales preciosos, dinero, joyas, vajilla y otros objetos valiosos forman excepción á esta regla. Cuando los artículos no se embarcan dentro de las tres semanas que siguen al día de su recepción, quedan sujetos á alquiler desde la expiración de ese plazo, á menos que el buque donde deban ser embarcados esté cargando, en cuyo caso no se cobra alquiler.

COLUMNA 2.—*Transporte por rieles, muellaje y porte* se aplica á los artículos entregados en East Smithfield Depôt para los Royal Victoria and Albert Docks ó en Commercial Road Depôt para los Tilbury Docks, é incluye el acarreo por rieles á los docks, en adición á los servicios comprendidos en la *Columna 1*.

COLUMNA 3.—*Recolección y transporte á los docks* (durante las horas de trabajo ordinarias de la Compañía), *muellaje y porte*, se aplica á los artículos recogidos dentro de ciertos radios, é incluye el transporte á cualquiera de los docks de la Compañía (excepto á los London and St. Katherine Docks, en donde los artículos deben ser entregados por carreros que el cargador costeará). La recolección fuera de esos radios se cobra según la distancia y circunstancias de cada caso. Cuando los cargadores dan instrucciones para recoger ó entregar artículos antes ó después de las horas ordinarias de trabajo, se cobra separadamente por «acarreo especial» una suma que en cada caso se fija. Cuando los artículos son recogidos de más de un almacén, se aplica un cobro adicional por cada recolección después de la primera.

Cuando haya que emplear lanchas, el lanchaje se cobrará adicionado á los derechos de las columnas 1, 2 y 3.

Las provisiones para uso de los pasajeros están sujetas á los derechos de las columnas 1, 2 y 3. Cuando se entreguen en los docks sin que la Compañía tenga que suministrar ningún trabajo, se les aplica un derecho de muellaje ó porte igual á la mitad del derecho por muellaje y porte, con un mínimo de 2 s. 6 d. por tonelada y un máximo de 3 s. 4 d. por tonelada.

La Compañía no toma nota ni se hace responsable de artículos que los buques reciban de las lanchas.

Los artículos enviados á los docks para ser embarcados, deben

acompañarse de notas de embarco regulares en las que se especifiquen la marca, cantidad, calidad y peso de esos artículos, así como el nombre del buque y el puerto al cual se remiten; y cuando los artículos han de embarcarse en diferentes buques, se requiere una nota especial de embarco para cada buque. Estas notas se entregarán al capataz de exportación en el departamento respectivo. Cuando la nota de embarco no indique el peso de los artículos, esta omisión implicará para la Compañía la orden de pesarlos, y el cargador estará obligado á pagarle este trabajo, de acuerdo con la tarifa. La Compañía se reserva el derecho de pesar todos los artículos que se le envíen para ser embarcados, y si el peso que ella compruebe resulta exceder al que indica la nota de embarco, los derechos se cobrarán de acuerdo con el peso así comprobado, y el trabajo de la pesada se cobrará además al cargador. La Compañía se reserva igualmente el derecho de abrir cualquier fardo de artículos enviados para el embarco, y si comprueba que el contenido difiere de la descripción dada en la nota, cobrará los derechos correspondientes al contenido comprobado, y el trabajo de abrir los fardos, etc., los pagará el cargador, de acuerdo con la tarifa.

Todo artículo para el cual el valor de un paquete ó fardo pasa de £ 100 está sujeto al derecho mínimo correspondiente á «Artículos preciosos» (véase al final de las tarifas).

Cuando algunos artículos no puedan ser embarcados por falta de espacio en el buque, informalidad en los documentos ú otra causa, se requiere la orden de la persona en cuyo nombre fueron recibidos, antes de poderlos transferir á otro buque ó darles cualquier destino.

Todos los derechos se pagan antes del embarco de los artículos.

El patrón ó contramaestre de cada buque, está obligado á dar á un empleado de la Compañía, un recibo por todos los artículos cargados en su buque por los empleados de ésta.

PESADA.—Cuando los artículos han de pesarse al recibirlos ó al embarcarlos, el derecho por este trabajo será igual á una cuarta parte del derecho de muellaje y porte, con un máximo de 2 s. 6 d. por tonelada. Derecho mínimo 3 d.

Si la pesada se ha de efectuar en cualquier otro tiempo, el derecho será igual á la mitad del derecho de muellaje y porte, con un máximo de 4 s. 2 d. por tonelada, incluyendo el trabajo de desestibar y reestibar. Derecho mínimo 3 d.

Medición, incluyendo preparación y entrega de una *Nota oficial de medida.*

1 d.	por paquete	de	40	pulgadas de dimensión máxima	Derecho mínimo 3 d.
2 d.	»	»	40 á 60	» » » »	
3 d.	»	»	60 á 80	» » » »	
4 d.	»	»	más de 80	» » » »	

Para artículos traídos por agua, se cobra el doble de estos derechos con un mínimo de 1 s.

Inscripción de marcas

	Con tinta		Con pintura	
	s.	d.	s.	d.
Paquete marcado con 1 á 3 letras, caracteres ó cifras, por paquete	0	0 1/2	0	1 1/2
Paquete marcado con 4 á 6 letras, caracteres ó cifras, por paquete	0	1	0	2
Paquete marcado con 7 ó más letras, caracteres ó cifras, cada 20 letras, etc.	0	3	0	6
Derecho mínimo	0	3	0	4

Por poner marcas á artículos traídos por agua, se cobrará de acuerdo con el trabajo y materiales requeridos, pero nunca menos que los derechos indicados más arriba

Cuando, á causa de huelgas ó por otra razón cualquiera, se hubiese llenado el galpón junto al cual el buque efectúa la carga, y sea necesario depositar los artículos en otro galpón, se cobrará el importe del acarreo hasta el primer galpón.

No se cobra menos de 1 s. 1 d. por los servicios incluídos en la columna 1.

No se cobra menos de 1 s. 7 d. por los servicios incluídos en la columna 2.

No se cobra menos de 2 s. 6 d. por los servicios incluídos en la columna 3.

B.—EXTRACTO DE LAS TARIFAS DE EXPORTACIÓN

ARTICULOS	por	1 Muellaje y porte		2 Trasporte por rieles, muellaje y porte.		3 Recolección, trasporte á los docks, muellaje y porte.		Alquiler, por semana	
		s.	d.	s.	d.	s.	d.	s.	d.
EQUIPOS militares	ton.	7	11	10	10	12	11	0	10
ALMENDRAS en cascos ó bolsas	»	4	7	7	11	9	7	0	8
ALMENDRAS en cajones	»	5	5	8	4	10	5	0	8
ARROWROOT	»	6	3	9	2	11	8	0	10
ARSÉNICO	»	3	9	7	1	8	9	0	6
ASFALTO	»	3	9	7	1	8	9	0	4
TOCINO empaquetado en tela	»	3	9	7	1	8	9	0	6
TOCINO en cajones	»	5	5	8	4	10	5	0	6
EQUIPAJES Y OBJETOS DE USO DE LOS PASAJEROS:									
Sillas, sombreros, sacos de mano, de un peso no superior á 28 libras	c/u	0	6	0	9	1	0	0	0 1/2
Malas, nécessaires, estuches de escopeta (peso máximo 56 libras)	»	0	9	1	3	1	6	0	0 1/2
Balijas, baúles, etc., de un peso no superior á 1 cwt.	»	1	3	1	9	3	0	0	1
Balijas, baúles, etc., de un peso de más de 1 cwt. hasta 1 1/2 cwt.	»	1	9	2	3	4	0	0	1 1/2
Balijas, baúles, etc., de un peso de más de 1 1/2 cwt. hasta 2 1/2 cwt.	»	2	6	3	3	5	0	0	2
Por cada cwt. adicional ó fracción	»	0	6	1	0	1	6	0	0 1/2
BICICLOS ó TRICICLOS ton. de 40 pies cúbicos.	»	2	0	2	9	3	6	0	1
LIBROS, rústica, folletos, etc.,	ton.	4	7	7	11	9	7	0	6

Estos derechos se aplican á los objetos embarcados como carga ó de otro modo.

ARTÍCULOS		1 Muellaje y porte		2 Trasporte por rieles, muellaje y porte.		3 Recolección, trasporte á los docks, muellaje y porte.		Alquiler, por semana	
	por	s.	d.	s.	d.	s.	d.	s.	d.
LIBROS, en cargamentos de 4 ton. ó más	ton	3	9	7	1	8	9	0	6
LIBROS encuadernados	»	6	3	9	2	11	3	0	10
BOTAS Y BOTINES	»	6	8	9	7	11	8	0	10
MANTECA en cascos	»	3	9	7	1	8	9	0	6
MANTECA en cajones ó tinas	»	5	10	8	9	10	10	0	6
VELAS en cajones	»	6	8	9	7	11	8	1	0
Idem en cargamentos de 4 ton. ó más	»	5	0	7	11	10	0	1	0
CEMENTO	»	3	9	7	1	8	9	0	5
Cargamentos de 10 ton. ó más	»	2	11	6	3	7	11	0	5
CHOCOLATE	»	5	10	8	9	10	10	0	8
CIGARROS Y CIGARRILLOS	cwt.	0	10	1	0	1	2	0	2
CACAO Y CAFÉ en sacos, fardos, cascos ó cajones	ton.	5	5	8	4	10	10	0	8
CACAO Y CAFÉ en cargamentos de 4 ton. ó más	»	4	7	7	11	10	0	0	8
CACAO Y CAFÉ en cargamentos de 10 ton. ó más	»	4	0	7	4	9	5	0	8
CORCHOS	»	7	1	10	5	14	7	1	0
CEREALES	»	3	9	6	8	8	9	0	4
Idem en cargamentos de 10 ton. ó más	»	3	4	6	3	8	4	0	4
Cereales destinados á ser consumidos durante el viaje por animales embarcados en los docks, pagan 1 s. 8 d. menos por ton.									
ALGODÓN no prensado	»	7	1	10	0	12	1	0	6

ARTÍCULOS	1 Muellaje y porte		2 Trasporte por rieles, muellaje y porte.		3 Recolección, trasporte á los docks, muellaje y porte.		Alquiler, por semana	
por	s.	d.	s.	d.	s.	d.	s.	d
ALGODÓN prensado ton.	4	7	7	11	9	7	0	6
GROSELLAS »	5	5	8	9	10	5	0	6
Idem en cargamentos de 4 ton. ó más »	4	7	7	11	9	7	0	6
MANZANAS en cajas »	5	5	8	4	10	5	0	6
TELAS, de algodón »	5	5	8	4	10	5	0	6
Idem, de lana »	7	1	10	0	12	1	0	8
ARMAS DE FUEGO ó parte de las mismas »	7	11	10	10	12	11	0	10
HARINA DE TRIGO »	3	9	7	1	8	9	0	4
GRASA en cascos »	4	7	7	11	9	7	0	6
Idem en otro embalaje »	5	5	8	4	10	5	0	6
HENO, prensado »	4	7	7	11	9	7	0	6
Idem, para el consumo de animales embarcados en los docks, paga 2 s. 1 d. menos del derecho fijado.								
CUEROS secos y secos y salados, de buey ó vaca, en fardos ó cascos »	5	5	8	4	10	5	0	6
CUEROS secos y secos y salados, de buey ó vaca, en cargamentos de 4 ton. ó más »	4	7	7	11	9	7	0	6
CUEROS sueltos »	7	11	11	3	13	9	0	8
Idem salados húmedos, sueltos ó en atados »	7	11	11	3	13	9	0	8
CUEROS salados, húmedos, en cascos (como cueros secos).								
TINTA »	4	2	7	1	9	2	0	6
HIERRO en escuadras, ó barras ó sin manufacturar »	3	4	6	8	9	2	0	3

ARTÍCULOS		1 Muellaje y porte		2 Trasporte por rieles, muellaje y porte.		3 Recolección, trasporte á los docks, muellaje y porte.		Alquiler, por semana	
	por	s.	d.	s.	d.	s.	d.	s.	d.
HIERRO ondulado	ton	6	8	10	0	12	6	0	3
Idem galvanizado	»	6	8	10	0	12	6	0	6
Idem en rieles de ferrocarril	»	3	4	7	1	9	2	0	3
HIERRO en bridas de rieles	»	5	5	8	4	10	5	0	4
HIERRO en palastros	»	4	2	7	11	9	7	0	4
HIERRO en postes de telégrafos	»	4	7	7	11	9	7	0	3
HIERRO en maquinaria pequeña, en partes, en cajones de menos de 2 ton.	»	6	8	9	7	12	1	0	4
HIERRO pesado ó maquinaria de hierro pesada, en partes levantadas por grúas:									
En piezas de menos de 2 ton.	»	6	3	9	7	12	1	0	4
En piezas de 2 á 5 ton. incl.	»	8	4						
En piezas de más de 2 pero no más de 10 ton.	»	9	6						
En piezas de más de 10 pero no más de 20 ton.	»	12	6	Deben ser entregados en los docks				0	4
En piezas de más de 20 pero no más de 30 ton.	»	18	9						
En piezas de más de 30 pero no más de 40 ton.	»	25	0						
En piezas de más de 40 pero no más de 50 ton.	»	30	0					Si es practicable.	
CAL en bolsas, cascos ó tanques	»	3	4	6	8	8	4	0	4
CAJAS DE FÓSFOROS, vacías, en cajones	»	10	0	13	4	16	8	1	8

ARTICULOS	1 Muellaje y porte		2 Trasporte por rieles, muellaje y porte.		3 Recolección, trasporte á los docks, muellaje y porte.		Alquiler, por semana	
por	s.	d.	s.	d.	s.	d.	s.	d.
CARNE (Extracto de) en pequeñas latas, potes ó botellas cwt.	0	5	0	7	0	9	0	1
LECHE, en tarros, en cajones ton.	4	7	7	11	9	7	0	10
CLAVOS de hierro ó zinc »	3	9	7	1	8	9	0	3
CLAVOS de cobre »	5	5	8	4	10	5	0	6
PAPEL de embalaje »	3	9	7	1	8	9	0	6
Idem de escribir, secante, etc. »	6	3	9	2	11	3	0	6
PAPEL de imprenta »	4	7	7	11	9	7	0	6
Idem ídem cargamentos de 4 ton. ó más »	3	9	7	1	8	9	0	6
ARADOS »	6	8	9	7	11	8	9	2
ARROZ »	3	4	7	1	8	9	0	4
SALITRE en bruto »	4	2	7	6	9	2	No se admite en almacenes.	
Idem refinado »	5	5	8	4	10	5		
TORNILLOS hierro »	4	7	7	11	9	7	0	3
JABÓN ordinario en tambores »	7	1	10	0	12	1	0	8
JABÓN fino »	7	1	10	5	13	9	0	1 por cwt.
AZÚCAR gruesa ó refinada »	4	7	7	11	9	7	0	6
AZÚCAR, cargamentos de 4 ton. ó más »	3	9	7	1	9	2	0	6
SEBO »	4	7	7	11	9	7	0	6
TÉ »	5	5	8	4	10	5	0	10
TABACO »	7	1	10	0	12	1	0	10

TARIFA ESPECIAL DE EXPORTACIÓN PARA JOYAS, VAJILLA, ORO, PLATA Y OTROS ARTÍCULOS PRECIOSOS EN PAQUETES

	1 Muellaje y porte		2 Trasporte por rieles, muellaje y porte.		3 Recolección, trasporte á los docks, muellaje y porte.		Alquiler por semana desde la fecha de la recepción.		Muellaje solo cuando los artículos son embarcados por el propietario.	
	s	d	s	d	s	d	s	d	s	d
Por paquete cuyo valor no exceda á £ 5	1	5	1	11	2	8	0	1	0	9
» » » sea superior á £ 5 pero no á £ 10	1	10	2	6	3	6	0	2	0	11
» » » » » £ 10 » » £ 20	2	4	3	2	4	5	0	3	1	2
» » » » » £ 20 » » £ 40	2	9	3	9	5	3	0	4	1	5
» » » » » £ 40 » » £ 60	3	11	4	11	6	5	0	6	2	0
» » » » » £ 60 » » £ 80	4	8	5	11	7	9	0	6	2	4
» » » » » £ 80 » » £ 100	5	6	7	0	9	3	0	6	2	9
Por cada £ 10 adicionales ó fracción de £ 10	0	7	1	1	1	7	0	2	Por cada 250 £ adicionales ó fracción, 2 s 0 d.	

DERECHOS Á QUE ESTÁN SUJETOS LOS ARTÍCULOS DE EXPORTACIÓN, NO ENUMERADOS EN LAS TARIFAS GENERALES

	1 Muellaje y porte	2 Trasporte por rieles, muellaje y porte.	3 Recolección, trasporte á los docks, muellaje y porte.	Alquiler por semana
	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.
TINAJAS, BOTIJAS, BOTELLAS ó TARROS, sueltas con ó sin embalaje:				
Conteniendo menos de 2 gal. c/u....	0 1 1/2	0 2 1/2	0 3	
2 ó más hasta 4 gal. excl. c/u... ...	0 3	0 4 1/2	0 5 1/2	0 0 1/4 por galón
4 ó más hasta 7 gal. excl. c/u......	0 6	0 8	0 9	
7 ó más hasta 11 gal. excl. c u.....	0 9	1 0	1 2	
11 á 12 gal. c/u........	1 0	1 3	1 6	
Por cada galón excediendo á 12....	0 1 1/2	0 2	0 2 1/2	

Fardos, sacos, canastas, cajas, atados, baúles, cajones y paquetes:	Muellaje y porte, siendo el volumen de 5 pies ó menos	Más de 5 pies, pero no más de 10.	Más de 10 pies, pero no más de 15.	Más de 15 pies, pero no más de 20.	Más de 20 pies, pero no más de 30.	Más de 30 pies, pero no más de 40.	Más de 40 pies, pero no más de 50.	Más de 50 pies, pero no más de 60.	Alquiler por semana
	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	
1 cwt. ó menos...........	0 5 1/2	0 8	0 11	1 2	1 5				1/2 d. por cwt.
De 1 cwt. excl. á 2 cwt. incl.	0 8	0 11	1 2	1 5	1 8	2 0	2 3		
» 2 » » » 4 » »	0 11	1 2	1 5	1 8	2 0	2 5	2 9	3 3	
» 4 » » » 6 » »	1 2	1 5	1 8	2 0	2 5	2 9	3 3	4 0	
» 6 » » » 8 » »	1 5	1 10	2 0	2 5	2 9	3 4	4 3	4 6	
» 8 » » » 10 » »	1 8	2 3	2 5	2 9	3 4	4 0	5 0	5 3	
» 10 » » » 12 » »	2 3	2 6	2 9	3 4	4 0	4 6	5 6	6 0	
» 12 » » » 14 » »	2 9	3 0	3 4	3 9	4 6	5 0	6 0	6 6	
» 14 » » » 16 » »		3 4	4 0	4 3	5 0	5 6	7 0	7 3	
» 16 » » » 20 » »			4 6	5 0	6 0	6 6	7 9	8 6	
» 20 » » » 25 » »			5 0	5 6	6 9	7 3	8 6	9 6	
etc. etc. etc.			etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	

Los bultos cuyo peso sea de 40 cwt. ó menos, y cuyo volumen exceda á 60 pies cúb., pagan 7 d por cada 10 pies de excedente. Si el peso es superior á 40 cwt, 10 d. El transporte por rieles se cobra á razón de 4 s. 2 d. por ton. en adición á muellaje y porte. La recolección á razón de 6 s. 8 d. (con un derecho mínimo de 1 s. 6 d.)

CASCOS	Muellaje y porte: Menos de 56 lbs.	56 lbs. ó más hasta 1 cwt. excl.	1 cwt. ó más hasta 2 cwt. excl.	2 cwt. ó más hasta 3 cwt. excl.	3 cwt. ó más hasta 4 cwt. excl.	4 cwt. ó más hasta 5 cwt. excl.	Menos de 5 cwt.	5 cwt. ó más hasta 10 cwt. excl	10 cwt. ó más hasta 15 cwt. excl.	15 cwt. ó más hasta 20 cwt. excl.	20 cwt. ó más hasta 25 cwt. excl.	Alquiler por semana, por ton.
	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.
ARCOS DE HIERRO De 200 galones ó más							2 6	3 2	4 0	5 0	6 6	0 8
Más de 120 galones hasta 200 galones							2 2	2 10	3 8	4 8	6 0	
Pipa, etc de no más de 120 galones							1 10	2 6	3 4	4 4	5 6	
Barril grande de 65 galones ó menos							1 6	2 0	3 0	4 0	5 0	0 10
Cascos más pequeños	0 5	0 4	0 6	0 9	1 0	1 4						
ARCOS DE MADERA:												
Cubas							2 6	3 2	4 0	5 0	6 6	0 8
Barriles							2 2	2 10	3 8	4 8	6 0	
TIERCES (190 litros más ó menos)							1 6	2 0	3 0	4 0	5 0	0 10
Cascos más pequeños	0 3	0 4	0 6	0 9	1 0	1 4						

El transporte por rieles se cobra á razón de 4 s 2 d en adición al derecho de muellaje y porte.

La recolección » » » » » 6 s. 8 d. » » » » » » » » (con un mínimo de 1 s 6 d)

IV. Tarifas relativas á trabajos y servicios especiales

Grúas

La Compañía tiene á la disposición de los armadores que lo pidan, un número limitado de grúas hidráulicas, aparejos, etc., para efectuar las descargas de los buques y la entrega de mercancías en los quais arrendados por ella. El alquiler de estos aparatos se rige por la siguiente tarifa:

	Por hora ó fracción.—(De día ó de noche)		Mínimo por cada período de alquiler	
	s.	d.	s.	d.
Grúas de 25 á 30 cwt. de capacidad	2	0	5	0
Aparejos ó aparejuelos. . .	1	6	2	6

También se alquilan grúas hidráulicas para cargar buques (donde ellas son utilizables), á los precios siguientes:

	Por hora ó fracción entre 6 a. m. y 6 p. m.			Por hora ó fracción entre 6 p. m. y 6 a. m.			Mínimo por cada período de alquiler		
	s.	d.		s.	d.		s.	d.	
Para cargar desde los quais . . .	2	0	c/grúa	2	0	c/grúa	5	0	c/grúa
Para cargar desde lanchas. . . .	3	0	»	4	0	»	5	0	»

En los precios de la segunda línea está incluído el pago del guarda del quai.

Por la máquina para accionar las grúas, se cobrará á razón de 10 s. por hora ó fracción.

La Compañía suministrará también, á pedido (*cuando le sea posible*), una grúa fija ó flotante, con el objeto de elevar grandes pesos.

La tarifa es la siguiente:

	s.	d.	
Piezas ó fardos de menos de 2 toneladas . . .	6	3	por ton.
» » » 2 toneladas ó más hasta 5 incl.	8	4	» »
» » » más de 5 ton. hasta 10 »	9	6	» »
» » » » » 10 » » 20 »	12	6	» »
» » » » » 20 » » 30 »	18	9	» »
» » » » » 30 á » 40 »	25	0	» »
» » » » » 40 » » 50 »	30	0	» »

con 1/2 % adicional sobre el valor de la pieza ó fardo levantado cuando su peso sea de 4 toneladas ó más.

Cuando se haya pedido una grúa flotante y ésta tenga que esperar á que esté dispuesta la carga para empezar á trabajar, se cobrará 21 s. por cada hora de espera.

El derecho mínimo por el uso de una grúa flotante será de £ 2. Cuando se pidan grúas pesadas para usarlas fuera de las horas acostumbradas de trabajo, se cobrará adicionalmente 21 s. por hora. Cuando haya que llevar una grúa flotante de un dock á otro, el costo de la remoción se cobrará adicionalmente; este costo se fijará de antemano.

Remolcadores para buques

La Compañía suministrará, á pedido, y cuando le sea posible, remolcadores por los precios siguientes para cada transporte:

	Para buques de hasta 200 ton.			Para buques de más de 200 ton.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
Un remolcador, 1/2 d. por tonelada de registro neto con un mínimo de.	0	12	6	1	11	6
Si se piden dos remolcadores y la Compañía puede suministrarlos, no se cobrará nada por el segundo remolcador; pero si se requieren tres remolcadores, se cobrará por el tercero á razón de 1/4 d. por tonelada de registro neto con un mínimo de. .	0	12	6	1	1	0

Remolcadores para lanchas y embarcaciones menores

La Compañía suministrará, á los precios siguientes, un remolcador (si lo hay disponible) durante las horas ordinarias de trabajo de los docks, para remolcar lanchas ó pequeñas embarcaciones:

	Cada viaje
Lancha vacía ó cargada de hasta 100 toneladas de registro	6 s.
» » » » de más de 100 » » »	10 s.
Embarcación á vela de hasta 150 toneladas de registro. .	10 s.
» » » de más de 150 » » » . .	20 s.

Los boletos de remolque se obtienen en las oficinas del Superintendente ó del Capitán del dock. Estos boletos se expenden con la condición de no responsabilizarse la Compañía por las pérdidas ó perjuicios causados á la embarcación ó su carga, ó por la embarcación ó su carga, mientras dicha embarcación es remolcada, ya sean ocasionados aquellos perjuicios ó pérdidas por negligencia ó falta de los empleados de la Compañía, ó por defecto del remolcador á vapor, ó por cualquier otra causa; y también con la condición de que el propietario de la embarcación se comprometa á soportar la pérdida ó perjuicio, ó á indemnizar por ellos á la Compañía.

Siempre que un lanchero necesite un remolcador, deberá ocurrir á la oficina del Capitán de dock ó al capitán del remolcador, quien procederá á remolcar la lancha tan pronto como sea practicable; pero en ningún caso podrá el remolcador suspender el trabajo si el lanchero no tiene en su poder un boleto de remolque.

Inspectores

La Compañía pondrá á disposición de los interesados que lo pidan un inspector para examinar los cuarteles de escotillas, cobrando £ 1 1 s. por buque; y también para examinar la carga y verificar averías, á los precios siguientes (en la que se incluye la entrega de un certificado de examen para cada buque, para uso del armador):

	£	s.	d.
Para un buque de hasta 2,000 ton. de registro neto . .	1	1	0
» » » » más de 2,000 y hasta 2,500 ton. de registro neto	1	11	6
Para un buque de más de 2,500 y hasta 3,000 ton. de registro neto	2	2	0
Para un buque de más de 3,000 y hasta 3,500 ton. de registro neto	2	12	6

y así en adelante, agregando 10 s. 6 d. por cada 500 toneladas de registro neto.

La Compañía se reserva el derecho de cobrar de los consignatarios de las mercancías un derecho por suministrarles el certificado de examen, en adición á los precios anteriores.

Lámparas

Se suministran lámparas á razón de 8 d. la lámpara por cada cuatro horas ó menos; ó 1 s. la lámpara por noche. La vigilancia de policía, á razón de 10 d. por hora, se cobra aparte cuando las lu-

ces han de usarse á bordo. Cuando la conducción de las lámparas desde y hasta el cuarto de lámparas, se hace por cuenta del alquilador, la Compañía concede una reducción de 2 d. por lámpara.

Agua

La Compañía suministra agua á los buques, á razón de 2 s. por tonel de 252 galones, para los primeros 50 toneles ó menos, y á razón de 1 s. 6 d. para cantidades mayores.

Barcas y zorras para transporte de cenizas

En algunos docks se suministran barcas para recibir y transportar las cenizas provenientes de los buques, á 5 s. por barca. En otros docks se puede disponer, con el mismo objeto, de zorras, cobrándose á razón de 2 s. 6 d. por zorra.

CAPITULO VIII

PUERTO DE AMBERES

I.—Descripción general.—Historia.—Estadística.

El puerto de Amberes sigue inmediatamente en importancia al de Hamburgo y es, por consiguiente, el tercero de Europa. Su rango excepcional se debe en primer término á su situación geográfica. Se halla, en efecto, en un punto central, sobre un río que permite el acceso á los grandes buques, y á una distancia del mar insignificante (88 kilómetros) para los navíos que vienen de puntos lejanos ó se dirigen á ellos, pero muy importante, al contrario, si las mercancías tuvieran que recorrerla en ferrocarril ó por las vías de navegación interior.

El río Escalda, que permite así la penetración del tráfico marítimo en el interior del continente, nace en Francia, en las colinas del Artois, entre Le Catelet y Belcour, á una altura de 95 m. sobre el nivel de aguas bajas ordinarias del mar. Su cuenca hidrográfica, aguas arriba de Amberes, es de 2:093,000 hectáreas. Su ancho en las inmediaciones del puerto es de 400 á 500 metros, y su profundidad en marea baja, de más de 8 metros.

Las ventajas naturales han sido mejoradas y completadas por el dragado del río y su balizamiento, por la red de canales artificiales y de ferrocarriles que ponen al puerto en relación con los principales mercados del interior.

La ruta navegable, entre el puerto y el mar, ha cambiado en el transcurso de los tres últimos siglos. Antes de la paz de Westphalia (1648), el Escalda oriental (que más propiamente debiera llamarse septentrional) constituía casi exclusivamente el acceso al puerto.

Desde 1648 hasta 1792, el Escalda permaneció cerrado al tráfico marítimo, condición impuesta por Holanda y que produjo la decadencia y casi la ruina definitiva de Amberes. La reapertura del río fué obtenida por la República francesa y ratificada por el tratado de París, de 1815. Pero en esa época la desembocadura septentrional se hallaba ya completamente obstruída por las arenas; la desembocadura meridional (ó desembocadura del brazo llamado occidental) tomó por esa razón más importancia, hasta que finalmente en 1867, con motivo de la construcción del ferrocarril á Flesinga, Holanda hizo cegar con un terraplén el estrecho canal que unía los dos brazos.

Desde entonces, la navegación marítima se efectúa exclusivamente por el Escalda occidental, del cual una parte solamente se halla en territorio belga, y el resto, hasta la desembocadura (frente á Flesinga), en territorio holandés.

Con ocasión de las construcciones de los nuevos quais del puerto, llevadas á cabo en los años 1877-1884, se rectificó la ribera derecha en la proximidad de Amberes. De 1894 á 1897, se continuó el dragado y las mejoras del río hasta Lillo (cerca de la frontera holandesa)

Las sumas empleadas en el dragado y corrección del río hasta 1902, se elevaban en total á 23:000,000 de francos.

Un proyecto incomparablemente más importante está en estudio desde hace algunos años: el de regularizar el río entre la ciudad de Amberes y el antiguo fuerte de Lillo. Si la obra no se ha empezado aún, es porque las autoridades nacionales y las municipales no han podido ponerse de acuerdo sobre la naturaleza de los trabajos á ejecutar. El gobierno, siguiendo las indicaciones del ingeniero Franzius,—el autor de las correcciones del Weser,—quiere suprimir radicalmente las dificultades que en ese trecho ofrece el río á la navegación, construyendo un canal de cerca de 8 kilómetros (llamado la *Grande Coupure*), desde Amberes hasta Lillo; en tanto que la ciudad prefiere el dragado de la canal natural, porque de ese modo no se limita la extensión de sus dársenas hacia el Norte. [1]

(1) Una resolución del Consejo comunal de 15 de mayo de 1905 pone fin al conflicto entre el Gobierno nacional y las autoridades municipales de Amberes. He aquí el texto de la orden del día aceptada unánimemente por el citado Consejo:

Las dársenas del puerto actual comunican con el río por medio de esclusas; su nivel se mantiene constantemente á 0.30 m. debajo de la marea alta. Los umbrales de las esclusas se hallan á 6.89 m. unos, de 7 á 7.63 m. otros, debajo del nivel de las altas mareas ordinarias. La superficie total de agua de estas dársenas es de 64.3 hectáreas. El desarrollo de los muros de quai es de 10,760 m.

Los terraplenes de los quais de las dársenas están cubiertos de numerosos galpones, cuya superficie total no baja de 126,500 m. cuadrados. Hay además grandes superficies de terreno á la disposición del comercio, para depósito de mercancías.

Toda la región de las dársenas está surcada por vías férreas de un desarrollo total de más de 47 km. Los quais están

---

El Consejo comunal,

Reconsiderando su resolución del 20 de diciembre de 1897 que consistía en: «1.° emitir una « opinión desfavorable al proyecto de la *Grande Coupure*; 2.° manifestar su confianza en la « ejecución de un proyecto que comportase una canalización esclusada, conservando al Escalda actual mejorado su destino secular, y que fuera concebido de acuerdo con el proyecto-« tipo sometido á las Comisiones reunidas y repartido á todos los miembros del Consejo »;

Considerando: que en el proyecto comunicado hoy al Consejo, la creación de una dársena-canal esclusada, á establecerse precisamente en la abertura del nuevo lecho, importa una mejora considerable con respecto al proyecto primitivo;

Considerando: que el proyecto así mejorado en su forma y modo de ejecución ha sido aprobado por el Gobierno, que declara estar dispuesto á llevarlo á cabo por su cuenta exclusivamente y sin ninguna intervención efectiva de la ciudad de Amberes;

Considerando: que ese proyecto ya no ofrece, ni desde el punto de vista del porvenir, ni durante el período de ejecución, los peligros graves que motivaron las aprehensiones del Consejo:

Resuelve que no hay lugar á oponerse á la ejecución del proyecto actual;

Manifiesta la esperanza de que el trabajo propuesto responderá á los deseos del Gobierno y de la población de Amberes y, salvaguardando los intereses comerciales y financieros de la ciudad, dotará su puerto de las extensiones que le son indispensables, asegurará las facilidades de la navegación y del atraque exigidas por el incremento de las dimensiones de los navíos, y permitirá así el progreso del tráfico marítimo.

El proyecto es debido al ingeniero belga Stessels y fué empeñosamente recomendado por el eminente especialista inglés Hawkshaw. Comprende, además de la derivación del Escalda llamada *Grande Coupure*, la creación de numerosas dársenas oblicuas de gran capacidad.

Es de notarse la curiosa semejanza de este proyecto con el formulado para Buenos Aires, hace veinte años, por el ingeniero argentino don Luis A. Huergo, y que fué desechado para adoptar el del ingeniero Hawkshaw, el mismo cuya autoridad fué requerida para la aceptación del de Amberes.

En el fascículo de junio de 1905 de los «Annales des Travaux Publics de Belgique», puede verse una descripción detallada de las nuevas instalaciones en proyecto.

provistos en abundancia de grúas fijas y rodantes, accionadas casi exclusivamente por la presión hidráulica. Para el efecto, existen dos usinas que comprimen á 47,62 atmósferas el agua de las canalizaciones establecidas á lo largo de los quais. La primera está destinada á las instalaciones mecánicas de los quais del Escalda, consistentes en 70 grúas de 1,500 kg. y 94 de 2,000. La segunda distribuye la fuerza á la maquinaria elevadora de las dársenas, consistente en 79 grúas de 1,500 kg., 28 de 2,000, una de 120 toneladas, 2 de 40, 2 de 20 y una de 10.

Hay que mencionar, por último, seis diques secos de los cuales uno tiene 24,80 m de ancho y puede recibir un navío de 159 metros de largo; y tres dársenas para pequeñas embarcaciones,—situadas las tres al Sud de la ciudad,—con una superficie de 4 hectáreas, y en condiciones de poder admitir, aún en baja marea, embarcaciones de 1.80 m. de calado.

———

Algunos datos estadísticos completarán esta reseña dando idea exacta de la importancia actual del puerto de Amberes, y de la rapidez con que ha progresado su comercio en los últimos años.

Dos palabras, ante todo, sobre los sistemas de arqueo. El que se empleaba antes de 1884 era completamente empírico. Se medían las tres dimensiones principales del navío, es decir, la longitud sobre el puente entre la roda y el codaste, la anchura y la profundidad medias deducidas de las tomadas en cuatro puntos de la longitud. Estas tres dimensiones, longitud, ancho y largo, se multiplicaban entre sí, y el producto mismo se multiplicaba por 4/9. El resultado final de estas operaciones expresaba el tonelaje en toneladas de arqueo de la aduana belga de 1 1/2 m. cúbicos.

La mayor parte de las potencias marítimas adoptan hoy un sistema uniforme de arqueo. Es el *Sistema Moorsom*, al cual también el Gobierno belga dió su asentimiento en 1884. Una Comisión nombrada por este gobierno, ha fijado la relación media entre la tonelada del antiguo arqueo y la del nuevo. Esa relación es de 840 á 1,000; es decir que mil toneladas del antiguo arqueo equivalen á ochocientas cuarenta del nuevo.

El tonelaje de llegada alcanzaba apenas á la cifra de 500,000 en 1860, y había necesitado veinte años (1840-1860) para duplicarse. En 1867, era ya de 1:000,000; en 1871, de 1:500,000; en 1873, de 2:000,000, y subía progresivamente á 2:500,000 en 1876, á 3:000,000 en 1880, á 6:000,000 en 1897, y pasaba de 9:000,000 en 1904.

En Amberes se observa, como en todos los grandes puertos, el predominio cada vez más acentuado de la navegación á vapor, y del gran tonelaje de los buques. El número de llegadas de veleros era de 2,000 en 1874, y sólo de 531 en 1904. En los últimos 35 años el número anual de llegadas de buques se ha triplicado solamente, en tanto que el tonelaje se ha sextuplicado: consecuencia del aumento constante del tonelaje medio de los navíos.

CUADRO ESTADÍSTICO DE LAS LLEGADAS DE EMBARCACIONES DE MAR AL PUERTO DE AMBERES DESDE 1870

AÑOS	VELEROS			VAPORES			TOTALES		Tonelaje por embarcación.	
	Número	Tonelaje	Tonelaje por embarcación.	Número	Tonelaje	Tonelaje por embarcación.	Número	Tonelaje		
1870	2,377	611.979	257	1,745	774,904	444	4,122	1:386,883	336	Antiguo sistema de arqueo (1870–1883)
1871	3,065	765,125	249	2,099	1:058.990	504	5,164	1:824,115	353	
1872	1,974	559,102	283	2,219	1:082,551	488	4,193	1:641,653	392	
1873	2,182	650,533	298	2,615	1:411,703	539	4.797	2:062,236	430	
1874	1,929	614,433	318	2,618	1:517,729	579	4,547	2:134,162	469	
1875	1,634	532,682	326	2,717	1:652,734	608	4,351	2:185,416	502	
1876	1,534	546,978	356	3,016	1:980,719	656	4,550	2:527,697	556	
1877	1,532	558,261	364	2,925	1:941,221	663	4,457	2:499.482	561	
1878	1,538	610,582	397	3 045	2:169,374	712	4,583	2:779,956	607	
1879	1,356	620,290	450	2 892	2:287,721	791	4,248	2:908,011	685	
1880	1,468	612,991	417	3,158	2:504,763	792	4,626	3:117,754	674	
1881	1,147	515,287	448	2.963	2:423,194	818	4,110	2 938,481	715	
1882	1,149	507,772	442	3,292	2:945,522	894	4.441	3:453.294	778	
1883	989	417,860	422	3,700	3:440,074	929	4,689	3:857,934	823	
1884	935	557,698	596	3,874	3:544.365	915	4.809	4:102,063	853	

NUEVO SISTEMA DE ARQUEO

1884	935	477,481	511	3,874	3:034,365	783	4,809	3:512,040	730
1890	653	260,365	399	4,389	4:340,549	989	5,042	4:600,914	913
1896	473	218.969	463	5,608	5:738,779	1,146	5,481	5.957,748	1,087
1897	459	210,857	460	5,194	6:105.063	1,175	5,653	6:315,920	1,116
1898	475	266,497	561	5,256	6:242,977	1,187	5,731	6:509,474	1,135
1899	483	280,886	582	5,429	6:654,767	1,225	5,912	6:935,653	1,173
1900	412	241,202	585	5,332	6:551,693	1,228	5.744	6:792,895	1,182
1901	472	289,792	614	5,201	7:329,776	1,409	5,673	7:619,568	1,343
1902	480	286,249	596	5,606	8:268,359	1,474	6,086	8:554,606	1,405
1903	511	268,709	526	5,786	9:000.999	1,555	6,297	9:269,708	1,472
1904	531	264,032	497	5,321	9.136,303	1,717	6,419	9:550,883	1,488

TRÁFICO INTERNACIONAL DEL PUERTO DE AMBERES

VALORES TOTALES EN MILLARES DE FRANCOS

ENTRADAS

Años	Por mar	Por tierra y ríos	Totales
1870 . . .	551,601	119,120	670,721
1880 . . .	1:159,638	93,055	1:252,693
1890 . . .	1:295,333	176,598	1:471,931
1900 . . .	1:301,693	314,908	1:616,601
1903 . . .	—	—	2:011,261

SALIDAS

Años	Por mar	Por tierra y ríos	Totales
1870 . . .	277,815	113,776	391,591
1880 . . .	387,459	220,307	607,766
1890 . . .	611,569	326,886	938,455
1900 . . .	757,970	378,235	1:136,205
1903 . . .	—	—	1:802,299

CANTIDADES TOTALES EN TONELADAS DE 1000 KGS.

ENTRADAS

Años	Por mar	Por tierra y ríos	Totales (1)
1870 . . .	1:182,815	125,998	1:308,813
1880 . . .	2:504,725	190,806	2:695,531
1890 . . .	3:437,553	364,200	3:801,753
1900 . . .	5:492,204	893,061	6:385,265
1903 . . .	6:898,477	3:779,467	10:677,944

SALIDAS

Años	Por mar	Por tierra y ríos	Totales (2)
1870 . . .	369,364	293,386	662,750
1880 . . .	593,374	491,515	1:084,889
1890 . . .	1:269,289	680,316	1:949,605
1900 . . .	2:400,221	1:101,683	3:501,904
1903 . . .	5:505,619	2:927,341	8:432,960

II.—Organización y Administración

Mientras en los puertos ingleses la iniciativa privada domina en todos los detalles técnicos y financieros, y en Hamburgo y Bremen, la dirección de los puertos se halla en manos de las autoridades locales, en Bélgica, el sistema francés,—que centraliza en el Estado el manejo ó por lo menos el control de todas las grandes empresas de interés general,—marca ya algunos de los lineamientos principales de la organización y administración de sus puertos. Así, para el puerto de Amberes, el Estado belga ha tomado á su cargo la canalización del río Escalda que da acceso al puerto, dejando á las autoridades municipales sólo la ins-

(1) De numerosas investigaciones de la Cámara de Comercio de Amberes, resulta que las cantidades aquí indicadas hasta 1900 inclusive deben ser aumentadas de un 11 á 12 %, para representar el peso de *todas* las mercancías importadas.

(2) Las cifras de esta columna deben considerarse como mínimums.

talación y administración del puerto propiamente dicho. Este procedimiento que divide la carga y las responsabilidades, tiene, al lado de ciertos inconvenientes que inevitablemente resultan de la pluralidad de dirección, ventajas inmensas y bien demostradas. Se aprovecha todo el poder financiero del país en conservar y mejorar el acceso al puerto, en tanto que en las ciudades alemanas, los recursos locales tienen que hacer frente á erogaciones á veces enormes con un fin que no es exclusivamente local; y en Londres y Liverpool, las oficinas que tienen á su cargo la conservación y mejora de los canales de acceso á los puertos, sólo disponen de los impuestos de navegación y otros análogos, insuficientes casi siempre para su objeto. Por lo demás, en un país pequeño como lo es Bélgica, un puerto de la importancia del de Amberes desempeña un papel tan preponderante, que le es siempre fácil obtener la ayuda eficaz del Estado, cosa al contrario muy difícil en Francia, por ejemplo, donde el tesoro nacional tiene que atender á las necesidades de un gran número de puertos.

Respecto al control aduanero, Bélgica ocupa el término medio entre Alemania é Inglaterra.

En Alemania, gracias á la organización oficial del gremio de pilotos, hay una libertad y facilidad para la carga y descarga desde el punto de vista de la vigilancia aduanera, que contrasta muy curiosamente con el rigor de las autoridades similares de los puertos ingleses, de organización tan liberal en otras de sus fases. En Inglaterra, país librecambista, la noción de puerto franco no existe. De ahí que todos los puertos sean considerados como territorio aduanero. Y como una cantidad considerable de mercancías tienen que pagar derechos á su entrada al Reino Unido, á pesar del régimen librecambista, las revisaciones de aduana resultan en definitiva mucho más molestas que en los países francamente proteccionistas pero que han adoptado las zonas extraaduaneras para las mercancías de tránsito y para las que se destinan á la reexportación después de transformadas en las fábricas establecidas en aquellas zonas. La organización de las aduanas inglesas exige además la suspensión de todo trabajo en los docks desde las 6 p. m. hasta las 6 a. m. Las horas de trabajo de los empleados de aduana, durante las cuales están ellos

obligados á prestar gratuitamente sus servicios al tráfico, son de 9 a. m. á 4 p. m. Fuera de esas horas, es decir, desde las 6 á las 9 a. m. y desde las 4 á las 6 p. m., sólo es posible el tráfico mediante pago de un impuesto especial. Más allá de esos límites de tiempo, todo trabajo es imposible, aún queriendo retribuirlo los interesados; de modo que durante doce horas del día, ni aun las mercancías que más fácilmente se deterioran, como las frutas, etc., pueden ser cargadas ni descargadas.

En Amberes no existe zona franca, pero se ha conseguido suavizar bastante la estrictez de la vigilancia aduanera. Las mercancías se descargan casi totalmente en los quais, circunstancia que permite ya prescindir de la revisación á bordo. Además, otra disposición, imitada de las zonas francas de Hamburgo, Copenhague, etc., permite durante la noche la vigilancia aduanera sin interrupción del trabajo de carga y descarga de los buques: muchos de los quais, por lo menos los de la ribera del Escalda, están rodeados por una verja cuyas puertas se cierran al oscurecer, lo cual permite, entonces, sin peligros de fraude aduanero, todas las operaciones entre los buques y los quais.

La dirección y gestión del puerto están confiadas al Ayuntamiento Comunal de Amberes, presidido por el Burgomaestre ó Alcalde.

El colegio de los Directores *(Echevins)*, presidido también por el Burgomaestre, constituye una Comisión administrativa y ejecutiva. Los Directores, en número de cinco, son nombrados por el Ayuntamiento; el Burgomaestre es nombrado por el Rey.

Esta Comisión ejecutiva examina y prepara todos los asuntos que han de someterse al Ayuntamiento, cuyas resoluciones son, á su vez, sometidas á la sanción de la *Diputación permanente* de la provincia ó á la aprobación del Rey.

El Director de comercio se encarga de la gestión de todos los establecimientos marítimos, y de la policía del puerto. De él dependen el capitán comandante del puerto, sus oficiales y su personal.

El Director de obras públicas tiene entre sus atribuciones la dirección del servicio técnico del puerto, asesorado para ello por el ingeniero jefe municipal. Las dársenas y anexos, el utilaje del

puerto, y el personal y material de explotación, dependen del Director de obras públicas.

La policía de la rada, los faros y balizas, el pilotaje, la explotación de los ferrocarriles de los quais y el servicio de la aduana, dependen directamente del Estado.

Una Comisión consultiva especial compuesta de cinco funcionarios del Estado, de dos funcionarios de la administración comunal y de dos miembros de la Cámara de Comercio (sociedad privada), ha sido constituída con el fin de asegurar el buen acuerdo de los distintos servicios y facilitar la expedición de las cuestiones corrientes. Esta Comisión comprende, además de los dos miembros de la Cámara de Comercio: el director del servicio de explotación de los ferrocarriles del grupo de Amberes, el jefe del servicio de las estaciones comerciales, el ingeniero jefe del servicio local de vías y obras del ferrocarril, el director del pilotaje encargado de la policía marítima del Escalda y de la rada, el inspector de aduanas, el ingeniero jefe municipal y el capitán comandante del puerto.

La Comisión celebra una sesión por mes bajo la presidencia del Director de comercio ó, en su defecto, del Director de obras públicas.

El puerto se divide, en cuanto á la forma de la administración, en dos partes:

1.º Las instalaciones marítimas del Norte, que son propiedad de la ciudad y que han sido (con excepción de las antiguas dársenas) costeadas por ella exclusivamente. La ciudad costea estas instalaciones, y percibe todas las entradas.

2.º Los quais del Escalda y las dársenas del Sud para embarcaciones menores, construídos por el Estado pero explotados también por la ciudad en virtud de convenios celebrados en diversas épocas.

III.—Tarifas

Es indudable que de los factores artificiales de la prosperidad de Amberes, el principal es la habilísima combinación de las tarifas de transporte y de manipulación de la carga en el puerto.

Los gastos ocasionados por los derechos del puerto y las operaciones de descarga, son por de pronto excepcionalmente bajos. Tomemos un ejemplo típico: [1] un buque á vapor de carga, de 5,146 toneladas de registro neto, que transporta 5,000 toneladas de cereales, 3,000 toneladas de mercancías generales y 2,000 toneladas de maderas de construcción, tendría los siguientes gastos al desembarcar su carga en uno de los cuatro grandes puertos de Hamburgo, Bremerhaven, Londres ó Amberes:

	Hamburgo en £	Bremerhaven en £	Londres en £	Amberes en £
Derechos de puerto . .	411	347	368	228
Operaciones de descarga. .	442	385	592	404
Total . .	853	732	960	632

La diferencia á favor de Amberes es, como se ve, considerable. Las comunicaciones, además, son fáciles, tanto por ferrocarril como por navegación interior.

Amberes posee, gracias á estas circunstancias, un *hinterland* extensísimo que va mucho más allá de las fronteras belgas. Las producciones de ese *hinterland* son, por otra parte, variadísimas, al punto de que ha llegado á afirmarse que apenas existe un objeto manufacturado en el mundo que no pueda ser fabricado en el *hinterland* de Amberes.

Esta gran variedad de productos á transportar permite combinaciones de flete especialmente favorables. Vamos á demostrarlo con un ejemplo sencillo que tomamos del reciente trabajo sobre el puerto de Amberes publicado por la «Société Scientifique de Bruxelles». [2]

(1) De la Memoria sobre los puertos del NO. de Europa, por el doctor Kurt Wiedenfeld. (Véase la Noticia Bibliográfica al final de este trabajo).

(2) ANVERS, par E. Dubois et M. Thennissen, Lovaina.

Supongamos un navío que cargue 1,800 toneladas y que pueda elegir entre un cargamento de mineral que ocupe 20 pies cúbicos por tonelada, un cargamento de crin vegetal que ocupe 130 pies cúbicos por tonelada, ó una combinación de las dos mercancías Supongamos, además, que el navío tiene una capacidad de 80,000 pies cúbicos, y que el flete neto sea de 8 francos para el mineral y de 11 francos para la crin vegetal.

Tomando un cargamento de mineral solo, el navío haría un flete de 14,500 francos, más ó menos. En crin vegetal no podría cargar más de 610 toneladas (y aun es dudoso que pudiera tomarlas, porque resultaría demasiado cargado arriba y muy poco estable), lo que equivaldría á un flete de 6,750 francos. Combinando, al contrario, los dos cargamentos, sería posible tomar 1,400 toneladas de mineral y 400 toneladas de crin vegetal, y obtener un flete total de 15,600 francos. Esta diferencia de flete acumulada durante un año puede importar hasta el 4 °/₀ del valor del navío. Si la combinación no pudiera hacerse, habría que elevar la tasa á 8.66 francos para el mineral y á 25 francos para la crin vegetal.

Hemos elegido un ejemplo sencillísimo, pero la conclusión que de él se desprende sigue siendo la misma, ya se trate de una combinación de mineral y de crin, ó de un cargamento de rieles, viguetas, maquinarias, tejidos, productos químicos, automóviles, tubos de fundición, vagones de ferrocarril, porcelanas y las mil y una mercancías que se exportan por Amberes.

En cambio, he aquí lo que ocurre en el puerto vecino de Rotterdam. Este puerto importa unos once millones de toneladas de mercancías, pero sólo consigue exportar alrededor de cinco millones. Rotterdam goza de un casi monopolio á la importación para el Rhin y la Westphalia, y sin embargo, los rieles, hierros y otros productos que se transportan por agua con menos gasto desde esas dos provincias hasta Rotterdam que hasta Amberes, pasan por este último puerto, únicamente porque en él se pueden realizar mejores combinaciones de fletes y lograr así concesiones imposibles de obtener en Rotterdam. Ciertos productos holandeses y hasta rotterdameses transitan por Amberes.

Al ocuparnos de la estadística del puerto de Amberes dimos ya algunas explicaciones sobre el sistema de arqueo empleado en Bélgica. Los derechos de navegación y otros que se aplican á la capacidad de los navíos, se refieren siempre al sistema Moorsom (véase página 689).

A.—DERECHOS DE NAVEGACIÓN EN GENERAL (1)

Estos derechos los percibe la ciudad de Amberes.

Embarcaciones de mar.—Las embarcaciones de mar que entran en las dársenas pagan un derecho único de 0.50 francos por tonelada, cualquiera que sea el número de viajes efectuados en el curso del año.

Mediante el pago de ese derecho los navíos pueden permanecer en las dársenas durante dos meses. Transcurrido ese plazo los navíos pagan seis céntimos por tonelada y por mes. Las fracciones de mes se computan como meses enteros.

Las embarcaciones de mar que cargan ó descargan en rada ó en un quai del río, así como los navíos de las líneas regulares admitidos en las dársenas, pagan por tonelada de registro neto:

Por cada uno de los 10 primeros viajes . .	fr.	0.30	por ton.
» » » » » 10 viajes subsiguientes.	»	0.20	» »
» » » » » viajes ulteriores . .	»	0.14	» »

Para que esta reducción sea aplicable, los viajes deben efectuarse dentro del período de doce meses, contados á partir de la primer llegada.

Los navíos que quedan en rada y no hacen ninguna operación, están exentos de todo derecho. Lo mismo ocurre con los navíos con destino á la parte del río aguas arriba del puerto, y que se ven obligados á trasbordar parte de su carga á otras embarcaciones alijadoras, con tal que éstas remonten también el río.

Barcos del interior.—Los veleros y vapores del interior, com-

(1) Reglamento del 22 de junio de 1861, modificado el 22 de octubre de 1877, el 7 de diciembre de 1895 y el 9 de enero y 14 de marzo de 1896.

prendidos los remolcadores que entran en las dársenas del Norte, pagan por tonelada:

Los de menos de 50 toneladas, francos 0.08, cualquiera que sea el número de viajes efectuados en el curso del año.

Los de 50 toneladas, ó más:

Por el 1.er viaje	. . . . . .	fr.	0.25
» » 2.º »	. . . . . .	»	0.22
» » 3.er »	. . . . . .	»	0.17
» » 4.º »	. . . . . .	»	0.12
» » 5.º y por cada viaje ulterior		»	0.05

Mediante el pago de este derecho, los barcos del interior pueden permanecer dos meses en las dársenas. Transcurrido este plazo, tienen que pagar 0.05 francos por tonelada cada mes. Toda fracción de mes se computa como un mes entero.

B.—REMOLCAJE EN LAS DÁRSENAS

El remolcaje de navíos en el interior de las dársenas se efectúa por el servicio del puerto mediante 15 embarcaciones á vapor, de capacidad y tipos variables. Cuatro de ellas están especialmente construídas para romper el hielo en las dársenas, en los inviernos rigurosos. Con este fin se las lastra á popa, de manera que la parte anterior de la embarcación suba sobre el hielo; éste se rompe entonces por efecto del peso del remolcador. Otras cuatro de dichas embarcaciones están provistas de una potente bomba á vapor, y sirven especialmente para prestar socorro en caso de incendio ó de aparecer vías de agua en un navío.

La Administración no asume ninguna especie de responsabilidad por averías ó perjuicios que eventualmente cause el remolcaje, sea á los navíos, sea á las instalaciones marítimas, pues su intervención se limita á suministrar la fuerza motriz.

Estos remolcadores están bajo vapor desde la mañana, y se hallan á la disposición de los interesados durante las horas reglamentarias del servicio del puerto: del 1.º de abril al 1.º de octubre, desde las 6 a. m. hasta las 7 p. m.; del 1.º de octubre al 1.º de abril, desde las 7 a. m. hasta las 6 p. m.

El remolcaje da lugar, según los casos, á la aplicación de las cinco tarifas siguientes:

	A	B	C	D	E
Navíos de 85 toneladas ó menos	fr. 2	fr. 4	fr. 6	fr. 8	fr. 1
» » 85 á 171 toneladas	5	7	9	11	2
» » 172 » 342 »	8	10	12	15	4
» » 343 » 514 »	11	14	16	20	6
» » 515 » 685 »	14	18	20	25	9
» » 686 » 856 »	17	22	25	30	12
» » 857 » 1,027 »	20	25	30	35	15
» » 1,028 » 1,119 »	23	28	35	40	18
» » 1,200 » 1,370 »	26	31	40	45	21
» » 1,371 » 1,541 »	29	34	45	50	24
» » 1,542 » 1,712 »	32	37	50	55	27
» » más de 1,712 »	35	40	55	60	30

Las tarifas se aplican según el punto de partida y el punto de destino del navío remolcado, de acuerdo con el siguiente cuadro:

DESTINO DE LOS NAVÍOS REMOLCADOS	PUNTO DE PARTIDA					
	Antigua pequeña dársena.	Antigua gran dársena	Dársena del Kattendijk.	Dársena aux Bois.	Dársena de la Campine	Dársena Asia
Dársena Guillaume . .	E	A	B	C	D	D
» Bonaparte . .	A	E	A	B	C	C
» del Kattendijk	B	A	E	A	B	B
» aux Boix. . .	C	B	A	E	A	A
» de la Campine.	D	C	B	A	E	B
» Asia	D	C	B	A	B	E

La tarifa E se aplica además en los casos siguientes:

Para remolcar un navío desde la cabeza de la esclusa marítima hasta la antigua dársena, y trayecto inverso; desde la dársena-esclusa del Kattendijk hasta la esclusa del Kattendijk, y trayecto inverso; para remolcar un navío dentro de una dársena.

Existe también una tarifa especial, fijada por convenio entre el Gobierno y la Administración comunal de Amberes, para el remolcaje de los barcos del interior en el canal de la Campine, entre la nueva esclusa número 6 y la dársena-esclusa del Kattendijk.

Esa tarifa es como sigue:

Barcos vacíos						fr.	0 50
Barcos cargados,	de menos de	10 toneladas				»	0 50
»	»	»	10	á 50	»	»	1 00
»	»	»	51	» 100	»	»	1 50
»	»	»	101	» 150	»	»	2 00
»	»	»	151	» 200	»	»	2 50
»	»	»	más	de 200	»	»	3 00

Cuando se desea hacer uso de los remolcadores fuera de las horas de servicio, hay que entregar al Capitán del Puerto, además de los gastos ordinarios de remolcaje, la suma de 25 francos, destinada á la Caja comunal.

C.—PILOTAJE

El pilotaje de los navíos es obligatorio. Se efectúa concurrentemente por pilotos belgas y holandeses.

No están sometidos á la obligación de tomar un piloto: los buques de guerra; las embarcaciones de placer pertenecientes á clubs náuticos; las embarcaciones de mar en lastre y cuyo calado no alcance á 19 decímetros; los navíos de cabotaje del río; los vapores que efectúan el servicio de remolque, á condición de que no hagan operaciones comerciales; y en fin, los barcos destinados á la pesca del arenque, del bacalao, etc.

Los derechos de pilotaje se han fijado de acuerdo con las disposiciones del tratado concluído entre Bélgica y los Países Bajos el 12 de mayo de 1863 para el rescate del peaje en el Escalda. Esos derechos son los mismos para los navíos de todas las naciones. Su cobro se hace efectivo por los agentes del Gobierno y por cuenta de éste. Varían según el navío sea á vela, á vapor, ó llevado á remolque; dependen del calado de las embarcaciones, y difieren

según la época del año. La tarifa de invierno se aplica desde el 1.° de octubre, y la de verano desde el 1.° de abril.

Se acuerdan también algunas reducciones y exoneraciones en casos excepcionales previstos en los reglamentos. Todos los derechos de pilotaje sufren una rebaja de 50 % en caso de arribada forzosa.

Se ha indicado la conveniencia de que esos mismos derechos se elevaran en un 50 %, cuando el arrastre de los hielos es bastante considerable para dificultar la marcha de los navíos ó hacerla peligrosa. También sería justo aumentar los derechos de pilotaje para los navíos difíciles de gobernar por insuficiencia de lastre, por alguna avería del timón ó aparejos, etc.

Tarifa de los derechos de pilotaje para el Escalda entre el mar y la rada de Flesinga

Calado en decímetros	SALARIO DE VERANO			SALARIO DE INVIERNO		
	A vela	A remolque	A vapor	A vela	A remolque	A vapor
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
15	15 24	14 18	13 33	20 32	19 05	17 78
16	16 08	15 03	13 97	21 16	19 89	18 62
17	16 93	15 87	14 81	22 01	20 74	19 26
18	18 62	17 35	16 30	23 70	22 22	20 74
19	20 32	19 05	17 78	25 40	23 92	22 22
20	22 01	20 53	19 26	27 94	26 24	24 55
21	23 70	22 22	20 74	30 48	28 57	26 67
22	25 40	23 70	22 22	33 02	30 90	28 99
23	27 09	25 40	23 70	35 56	33 44	31 11
24	28 78	27 09	25 19	38 10	35 77	33 44
25	31 32	29 42	27 51	40 63	38 10	35 56
26	33 86	31 75	29 63	44 02	41 27	38 52
27	36 40	34 07	31 75	47 41	44 44	41 48
28	38 94	36 61	34 07	50 79	47 62	44 44
29	42 33	39 58	37 04	55 87	52 49	48 89
30	45 71	42 96	40 —	60 95	57 14	53 33
31	49 95	46 77	47 60	66 03	61 80	57 78
32	54 18	50 79	47 41	71 11	66 67	62 22
33	58 41	54 81	51 22	76 19	71 53	66 67
34	62 65	58 84	54 81	81 27	79 19	71 11
35	66 88	62 65	58 41	86 25	81 06	75 56
36	71 11	66 67	62 22	91 43	85 71	80 —
37	75 34	70 69	66 03	96 51	90 58	84 44
38	79 58	74 71	69 63	103 28	96 93	90 37
39	84 66	79 37	74 07	110 05	103 28	96 30
40	91 43	85 71	80 —	120 21	112 80	105 19
41	99 89	93 76	87 41	130 37	122 33	114 07
42	108 36	101 59	94 81	140 53	131 85	122 96
43	116 83	109 63	102 22	152 38	142 86	133 33
44	125 29	117 46	109 63	164 23	154 07	143 70
45	135 45	126 98	118 52	176 08	165 08	154 07
46	145 61	136 51	127 41	191 32	179 47	167 41
47	155 77	146 03	136 30	206 56	193 65	180 74
48	165 93	155 56	145 19	223 49	209 52	195 56
49	182 86	171 43	160 —	240 42	225 40	210 37
50	199 79	187 30	174 81	260 74	244 44	228 15
51	216 72	203 17	189 63	281 06	263 49	245 93
52	233 65	219 05	204 44	301 38	282 54	263 70
53	250 58	234 92	219 26	321 69	301 59	281 48
54	267 51	250 79	234 07	345 40	323 81	302 22
55	284 44	266 67	248 89	370 79	347 51	324 44
56	304 76	285 71	266 67	396 19	371 43	346 67
57	330 16	309 63	288 89	428 36	401 69	374 81
58	355 56	333 33	311 11	462 22	433 44	404 44
59	389 42	365 08	340 —	506 24	474 71	442 96
60	423 28	396 83	370 37	550 26	515 98	481 48
Por cada decímetro más	25 40	23 75	22 22	33 86	31 75	29 63

Tarifa de los derechos de pilotaje para el Escalda entre la rada de Flesinga y el mar

Calado en decímetros	SALARIO DE VERANO			SALARIO DE INVIERNO		
	A vela	A remolque	A vapor	A vela	A remolque	A vapor
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
15	11 01	10 37	9 74	13 54	12 70	11 85
16	11 85	11 01	10 37	13 39	13 54	13 70
17	12 70	11 85	11 22	15 24	14 39	13 33
18	13 54	12 70	11 85	16 08	15 03	14 18
19	14 39	13 54	12 70	16 93	15 87	14 81
20	15 24	14 18	13 33	17 78	16 72	15 66
21	16 08	15 03	14 18	18 62	17 57	16 30
22	16 93	15 87	14 81	20 31	19 05	17 78
23	18 62	17 57	16 30	22 01	20 74	19 26
24	20 31	19 05	17 78	23 70	22 22	20 74
25	22 01	20 74	19 26	25 40	23 92	22 22
26	23 70	22 22	20 74	27 09	25 40	23 70
27	25 40	23 92	22 22	28 78	27 09	25 19
28	27 09	25 40	23 70	30 48	28 57	26 67
29	28 78	27 09	25 19	32 17	30 26	28 15
30	30 48	28 57	26 67	33 86	31 75	29 63
31	32 17	30 26	28 15	35 56	33 44	31 11
32	33 86	31 75	29 63	37 25	34 92	32 59
33	35 56	33 44	31 11	38 94	36 61	34 07
34	37 20	34 92	32 59	41 48	38 94	36 40
35	38 94	36 61	34 07	44 02	41 27	38 52
36	41 48	38 94	36 19	46 56	43 60	40 85
37	44 02	41 27	38 52	49 10	46 14	42 96
38	46 56	43 60	40 85	51 64	48 47	45 29
39	49 10	46 14	42 96	54 18	50 79	47 41
40	51 64	48 47	45 29	57 57	53 97	50 37
41	54 18	50 79	47 41	60 95	57 14	53 33
42	56 72	53 12	49 74	64 34	60 32	56 30
43	59 26	55 66	51 85	67 72	63 49	59 26
44	61 80	57 99	54 18	72 80	68 36	63 70
45	67 72	63 49	59 26	77 88	73 02	68 15
46	76 19	71 53	66 67	84 66	79 37	74 07
47	84 66	79 37	74 07	94 81	88 89	82 96
48	94 81	88 89	82 96	108 36	101 59	94 81
49	108 36	101 59	94 81	121 90	114 29	106 67
50	121 90	114 29	106 67	135 45	126 98	118 52
51	135 45	126 98	118 52	152 38	142 86	133 33
52	152 38	142 86	133 33	169 31	158 73	148 18
53	169 31	158 73	148 18	186 24	174 60	162 96
54	186 24	174 60	162 96	203 17	190 48	177 78
55	203 17	190 48	177 78	223 49	209 52	195 56
56	223 49	209 52	195 56	243 81	228 57	213 35
57	243 81	228 57	213 35	264 13	247 61	231 11
58	264 13	247 61	231 11	284 44	266 67	248 89
59	284 44	266 67	248 89	304 76	285 71	266 67
60	304 76	285 71	266 67	325 08	304 76	284 44
Por cada decímetro más	20 31	19 05	17 78	20 31	19 05	17 78

Tarifa de los derechos de pilotaje para el Escalda, de Flesinga á Amberes y viceversa

Calado en decímetros	SALARIO DE VERANO						SALARIO DE INVIERNO					
	A vela		A remolque		A vapor		A vela		A remolque		A vapor	
	fr.	c	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c
15	24	»	22	»	21	»	29	»	27	»	25	»
16	26	»	24	»	22	»	30	»	28	»	26	»
17	27	»	25	»	24	»	31	»	29	»	27	»
18	29	»	27	»	25	»	32	»	30	»	28	»
19	30	»	28	»	27	»	35	»	33	»	31	»
20	32	»	30	»	28	»	38	»	35	»	33	»
21	35	»	33	»	31	»	41	»	38	»	36	»
22	38	»	35	»	33	»	44	»	41	»	38	»
23	41	»	38	»	36	»	46	»	43	»	40	»
24	44	»	41	»	38	»	49	»	46	»	43	»
25	46	»	43	»	40	»	51	»	48	»	45	»
26	49	»	46	»	43	»	54	»	51	»	48	»
27	51	»	48	»	45	»	58	»	54	»	50	»
28	54	»	51	»	48	»	60	»	56	»	52	»
29	58	»	54	»	50	»	62	»	58	»	55	»
30	60	»	56	»	52	»	64	»	60	»	56	»
31	62	»	58	»	55	»	68	»	64	»	59	»
32	64	»	60	»	56	»	71	»	67	»	62	»
33	68	»	64	»	59	»	73	»	68	»	64	»
34	71	»	67	»	62	»	76	»	71	»	66	»
35	73	»	68	»	64	»	78	»	73	»	69	»
36	76	»	71	»	66	»	82	»	76	»	71	»
37	78	»	73	»	69	»	85	»	79	»	74	»
38	82	»	76	»	71	»	88	»	82	»	77	»
39	85	»	79	»	74	»	91	»	85	»	80	»
40	88	»	82	»	77	»	98	»	92	»	86	»
41	91	»	85	»	80	»	103	»	97	»	90	»
42	98	»	92	»	86	»	108	»	101	»	94	»
43	103	»	97	»	90	»	114	»	106	»	99	»
44	108	»	101	»	94	»	118	»	111	»	104	»
45	114	»	106	»	99	»	126	»	118	»	110	»
46	118	»	111	»	104	»	130	»	122	»	114	»
47	126	»	118	»	110	»	135	»	127	»	118	»
48	130	»	122	»	114	»	142	»	133	»	125	»
49	135	»	127	»	118	»	149	»	139	»	130	»
50	142	»	133	»	125	»	156	»	146	»	136	»
51	149	»	139	»	130	»	162	»	152	»	142	»
52	156	»	146	»	136	»	170	»	159	»	148	»
53	162	»	152	»	142	»	176	»	165	»	154	»
54	170	»	159	»	148	»	183	»	172	»	160	»
55	176	»	165	»	154	»	190	»	178	»	166	»
56	183	»	172	»	160	»	197	»	184	»	172	»
57	190	»	178	»	166	»	203	»	190	»	178	»
58	197	»	184	»	172	»	210	»	196	»	183	»
59	203	»	190	»	178	»	217	»	203	»	190	»
60	210	»	196	»	183	»	223	»	209	»	195	»
Por cada decímetro más	7	»	6	»	5	»	7	»	6	»	5	»

La medición del calado del barco da lugar á un derecho fijo de frs. 0.53 á la entrada y á la salida.

Por la permanencia de un piloto á bordo en rada, se paga una indemnización de frs. 4.23.

El pilotaje desde la rada hasta las dársenas y viceversa y el pilotaje para los cambios de fondeadero, dan lugar á los derechos siguientes:

Embarcaciones pequeñas, del tipo de las balandras, goletas, etc.	de frs.	1.75 á 2.50
Navíos de tres mástiles	»	3.00
Buques á vapor	»	2.50

Esta tarifa se aplica á las embarcaciones que se trasladan de la rada á la embocadura de las dársenas y viceversa.

Las embarcaciones que pasan por el río para ir de una dársena á otra, pagan el doble.

Los servicios de pilotaje efectuados de noche dan lugar á la percepción de un derecho doble del que corresponde á la misma categoría de servicios cuando éstos se efectúan durante el día.

D.—DERECHOS DE LUCES Y FANALES

Independientemente de los derechos de pilotaje, los gobiernos belga y holandés percibían en otro tiempo un derecho de luces y fanales, de 11 céntimos por tonelada y apiicable á todos los navíos que utilizaban el río Escalda recorriendo el trayecto entre el mar y un punto del territorio belga ó vice versa. Desde 1896 este derecho ya no existe. Tampoco se cobran derechos de boyas y balizas.

E.—DERECHOS DE POLICÍA MARÍTIMA

La tarifa, sin distinción de pabellón, es la siguiente:

Revisión á la entrada	frs.	6.00
más frs. 0.50 por hombre de la tripulación.		
Revisión á la salida	»	2.00

Cada visación del registro de tripulantes . .	frs.	1.00
Arresto de un marinero desertor ó refractario y transporte á bordo (á pagar por el capitán ó el cónsul que haya pedido el arresto) .	»	12.00
Encadenamiento de un navío (á pagar por la parte actora)	»	12.00
Presencia del Comisario marítimo en el acto del licenciamiento de una tripulación . .	»	8.00

F.—DESEMBARCO Y DEPÓSITO PROVISORIO DE EXPLOSIVOS

Se paga por estas operaciones un derecho de frs. 8.47.

G.—LASTRAJE Y DESLASTRAJE

Cuando se desea lastrar ó deslastrar un buque, su capitán, en persona ó por medio de un corredor, tiene que prestar la declaración correspondiente, indicando: 1.° La cantidad de lastre que necesita ó que quiere descargar; 2.° el día y la hora en que desea empezar la operación; 3.° el sitio en que se halla su buque.

Los botes lastradores, colocados á lo largo del buque, son descargados ó cargados por la tripulación. En caso de ser insuficiente el número de tripulantes para que la operación se haga con rapidez, el capitán está obligado á tomar las medidas necesarias para subsanar esa insuficiencia.

El costo de cada carga de dos toneladas de lastre de arena, se fija como sigue:

Para el lastraje

En rada	frs.	2.10
En las dársenas ó junto al quai	»	2.25

Para el deslastraje

En rada.	frs.	1.40
En las dársenas ó junto al quai	»	1.55

Con un aumento de 15 % para las embarcaciones de mar.

Cuando el lastraje y deslastraje se realizan por trasbordo de un navío á otro, sin empleo de los botes lastradores, los derechos se reducen de acuerdo con la siguiente tarifa:

A pagar por el capitán del buque que deslastra

En rada	frs.	0.28
En las dársenas ó junto al quai	»	0.30

Por el capitán del buque que recibe el lastre

En rada	frs.	0.55
En las dársenas ó junto al quai	»	0.60

Cuando el lastraje y deslastraje se realizan sin intervención de los botes lastradores, pero de modo que no sea por trasborde, los derechos se fijan así:

A pagar por el navío que recibe el lastre

En rada	frs.	1.10
En las dársenas ó junto al quai	»	1.20

Por el navío que deslastra

En rada	frs.	0.55
En las dársenas ó junto al quai	»	0.60

Todos los derechos que se acaban de detallar, se aplican también en el caso de emplearse para el lastre de los navíos escombros de edificios ó canteras, guijarros, ú otras materias similares, así como en el caso de deslastrar estas materias.

H.—VISITA SANITARIA

La visita sanitaria, que se efectúa en Doel, sólo se impone á los navíos de procedencia sospechosa ó á cuyo bordo han ocurrido durante el viaje casos de enfermedades contagiosas. Esta visita y las formalidades de cuarentena no traen aparejado ningún gasto á cargo del buque.

I.—CARGA Y DESCARGA DE LOS BUQUES

El tonelaje de registro determina el tiempo durante el cual los navíos que cargan ó descargan pueden ocupar un lugar junto al quai ó en los accesos á las dársenas. Ese tiempo, indicado en los cuadros que siguen, empieza á contarse desde el día siguiente al de la amarradura del buque, á menos que el capitán demuestre que la aduana se negó á darle el permiso necesario, y salvo el caso de fuerza mayor comprobado por el Consejo Comunal.

Para el embarco

Toneladas de registro	VELEROS Días hábiles		Toneladas de registro	VAPORES Días hábiles	
	Verano	Invierno		Verano	Invierno
100	6	7	100	4	5
200	10	12	200	6	7
300	12	15	300	7	8
400	14	18	400	8	9
500	16	20	500	8	10
600	17	22	600	9	11
700	18	23	700	9	11
800	19	24	800	9	11
900	20	25	900	9	11
1,000	21	26	1,000	9	11
1,100	21	26	1,100	10	12
1,200	22	27	1,200	10	12
1,300	22	27	1,300	10	12
1,400	23	28	1,400	11	13
1,500	23	28	1.500	12	14
1,600	24	29	1,600	12	14
1,700	24	29	1,700	12	15
1,800	25	30	1,800	12	15
1,900	25	30	1,900	13	16
2,000	26	31	2,000	13	16
2,100	26	31	2,100	13	16
2,200	27	32	2,200	14	16
2,300	27	32	2,300	14	17
2,400	28	33	2,400	14	17
2,500	28	33	2,500	14	18
2,600	29	34	2,600	14	18
2.700	29	34	2,700	15	18
2,800	30	35	2,800	15	18
2,900	30	35	2,900	15	18
3,000	31	36	3,000	15	18
3,100	31	36	3,100	15	19
3,200	32	37	3,200	15	19
3,300	32	37	3,300	15	19
3,400	33	38	3,400	15	19
3,500	33	38	3,500	15	19

Para el desembarco

Toneladas de registro	VELEROS: Tarifa general — Días hábiles — Verano	VELEROS: Tarifa general — Días hábiles — Invierno	VELEROS: Granos y semillas — Días hábiles. Verano, Invierno. Plazo único.	VELEROS: Nitrato — Días hábiles. Verano, Invierno. Plazo único.	VELEROS: Cueros salados — Días hábiles. Verano, Invierno. Plazo único.	VELEROS: Madera de quebracho, de tintura y raíces.	VELEROS: Maderas de construcción.	VAPORES: Tarifa general — Días hábiles — Verano	VAPORES: Tarifa general — Días hábiles — Invierno	VAPORES: Min'ales de zinc y de plomo — Días hábiles. Verano, Invierno. Plazo único
100	3	4	4	2	6	En vista de la dificultad que presentan estos artículos para la descarga, no se fijan plazos; se deja á la apreciación del capitán del puerto combinarlos con espíritu de tolerancia, pero tratando de que el desembarco se haga con regularidad y sin interrupciones.	El desembarco se hará á razón de: Para los vapores, 412 pies cúbicos por hora y por escotilla ó porta. Para los veleros, 330 » » » » »	2	3	2
200	5	7	7	4	8			3	4	3
300	7	9	9	6	11			3	4	3
400	8	10	10	8	14			4	5	4
500	8	10	10	10	16			4	5	4
600	9	11	11	12	18			4	5	4
700	9	11	11	14	20			5	6	5
800	10	13	12	16	22			5	6	5
900	10	13	13	16	24			5	6	6
1,000	11	14	13	17	26			6	8	6
1,100	11	14	14	18				6	8	7
1,200	12	15	14	19				6	8	8
1,300	12	15	15	19				7	9	8
1,400	12	15	15	19				7	9	9
1,500	13	17	16	21				7	9	10
1,600	13	17	17	21				8	10	10
1,700	13	17	18	21				8	10	11
1,800	14	18	20	22				8	10	12
1,900	14	18	21	23				8	10	12
2,000	14	18	22	23				9	11	13
2,100	15	19	23	24				9	11	13
2,200	15	19	25	24				9	11	14
2,300	15	19	26	24				9	11	15
2,400	16	20	27	25				10	12	15
2,500	16	20	28	25				10	12	16
2,600	16	20	29	25				10	12	17
3,700	17	21	30	26				10	12	17
2,800	17	21	31	27				10	12	18
2,900	17	21	32	28				10	13	19
3,000	18	23	33	29				11	13	19
3,100	18	23	34	29				11	13	20
3,200	18	23	36	30				11	14	20
3,300	19	24	37	31				11	14	21
3,400	19	24	38	32				11	14	22
3,500	19	24	39	33				11	14	22

La Administración se reserva siempre el derecho de hacer des amarrar ó cambiar de sitio los buques, según las necesidades del servicio del puerto.

Cuando un navío no ha terminado su carga ó descarga en los plazos indicados, el capitán paga á título de multa un derecho suplementario de francos 0.10 por tonelada, con un mínimum de 25 francos. Además, el Capitán del puerto ordena el traslado del navío á otro lugar. Si esta orden no se ejecuta inmediatamente, el Capitán del puerto dispone él mismo la maniobra á expensas del navío y sin responsabilizarse de los riesgos de la operación. En fin, los navíos que permanecen junto al quai sin trabajar, por más de tres días hábiles, y sin motivos legítimos según la Administración, son enviados al largo para dar lugar á los otros navíos que esperan su turno.

J.—TARIFA DE LAS GRÚAS

Grúas hidráulicas fijas y grúa titán de 120 toneladas.—Esta tarifa se expresa en francos por la fórmula $P\sqrt{P}$, siendo P el peso del fardo en toneladas. Así, para un fardo de 25 toneladas, la tasa que debe pagarse es $25\times\sqrt{25}=125$ francos.

Grúas fijas á brazo.—La tarifa de estas grúas es la anterior disminuída en un 30 %.

Grúas hidráulicas móviles.—Si la Administración se encarga también de la maniobra: 20 francos por día, 10 por medio día, 6 por cuarto de día.

Si el locatario se encarga de la maniobra: 15 francos por día, 7.50 por medio día, 5 por cuarto de día.

La Administración no suministra el personal necesario para el funcionamiento de las grúas los domingos y días de fiesta ni durante las horas de la noche. Los que desean emplear obreros en esos días y horas deben pagar á estos agentes directamente, sin intervención de la Administración, los siguientes salarios: domingos y días de fiesta, por medio día ó menos de medio día, francos 2.50; por día, francos 5.00; de noche, entre 7 p. m. y 7. a. m., francos 0.50 por hora.

El uso de la grúa se paga en esos casos á razón de francos 2.50 por hora.

K.—DIQUES DE CARENA

La Administración no toma á su cargo ningún trabajo de reparación de buques; se limita á alquilar sus diques.

No responde de ningún accidente ó perjuicio causado á las personas, navíos ó mercancías por el empleo de los diques ó de los utensilios y aparatos suministrados por el jefe del servicio.

Si un buque permanece más de catorce días, la tasa para los días que siguen al décimocuarto se eleva al doble de la correspondiente, según la tarifa, á ese décimocuarto día.

Una fracción de día se cuenta por un día entero.

Por los días domingos y feriados no se paga derecho, á menos que se haya trabajado en dichos días.

TARIFA

TONELAJE DE LOS NAVÍOS	Para los navíos que entran y salen dentro de las 24 horas.	Para dos días de permanencia, por día.	Para tres días de permanencia, por día.	Para los días siguientes, por día.
	Francos	Francos	Francos	Francos
85 tons ó menos. . .	70	50	45	25
86 á 128 ton. . .	105	70	60	30
129 » 171 » .	140	85	80	33
172 » 214 » . .	175	95	90	36
215 » 257 » . .	180	105	100	39
258 » 300 » . .	210	120	115	41
301 » 342 » . .	240	135	130	44
343 » 385 » . .	270	145	140	47
386 » 428 » . .	300	160	150	50
429 » 514 » . .	360	190	176	54
515 » 599 » . .	420	220	203	58
600 » 685 » . .	480	250	229	62
686 » 771 » . .	540	280	255	66
772 » 856 » . .	600	310	283	70
857 » 942 » . .	660	340	297	77
943 » 1,027 » . .	720	370	311	84
1,028 » 1,113 » . .	780	400	324	91
1,114 » 1,119 » . .	840	430	337	98
1.200 » 1,284 » . .	900	460	350	105
1,285 » 1,370 » . .	940	480	367	108
1,371 » 1,455 » . .	980	500	384	111
1,456 » 1,541 » . .	1,020	520	401	114
1.542 » 1.627 » . .	1,060	540	417	117
1,628 » 1,712 » . .	1,100	560	433	120
Por cada 85 tons. más . .	40 francos más	25 francos más	20 francos más	5 francos más

L.—QUAIS, GALPONES Y ALMACENES

Los galpones establecidos á lo largo de los quais del río y de las dársenas se hallan á disposición del comercio para reparo de las mercancías.

Las mercancías desembarcadas pueden permanecer gratuitamente sobre el quai durante cinco días hábiles contados desde el día siguiente al del desembarco.

Las mercancías destinadas al embarco pueden permanecer también cinco días hábiles gratuitamente sobre el quai, antes de empezar el navío el embarco y durante éste.

Las mercancías que no han podido embarcarse gozan de la gratuidad del depósito durante un día hábil; esas mismas mercancías sólo pueden gozar de la gratuidad de depósito para el embarco, por segunda y última vez.

Pasados esos plazos, las mercancías depositadas en quai cubierto pagan:

fr. 0.02 por m^2 y por día durante los 5 primeros días
» 0.10 » » » » » » 10 días siguientes
» 0.20 » » » » » para los días ulteriores.

Sobre los quais no cubiertos, los derechos se reducen en un cincuenta por ciento. La misma reducción se aplica á los productos metalúrgicos (rieles, vigas, fundición en bruto, etc.), al embarco.

La superficie se mide incluyendo los vacíos, pero despreciando las fracciones de metro cuadrado.

Algunas mercancías deben apilarse en condiciones previstas: á 1 m. de altura para los rieles, 0.75 m. para los palastros, 1 m. para el alambre, 3 m. para granos, semillas, arroz y café en bolsas, etc.

En cuanto á los almacenes, —de los cuales la ciudad de Amberes posee varios,—las tarifas para el depósito de mercancías en ellos, prevén una gran variedad de casos. En el *Entrepôt Royal*, las mercancías que no figuran en la nomenclatura especial de las tarifas pagan por mes:

fr. 0.08 por 100 kg. cuando se trata de mercancías que á su entrada al reino de Bélgica sufren un impuesto al peso;

fr. 0.08 por 100 francos para las mercancías que pagan un impuesto de entrada *ad-valorem.*

fr. 0.08 por cada cien piezas para las mercancías gravadas con un impuesto de entrada calculado sobre el número de piezas;

fr. 0.08 por cada 100 litros para las mercancías que pagan el impuesto de entrada por volumen.

También pueden obtenerse, bajo ciertas restricciones, contratos de arriendo por un año, un semestre ó un trimestre, de locales ó emplazamientos especiales para el depósito de mercancías. La principal restricción para el arriendo de estos locales es la que fija el mínimum de la superficie arrendada (34 metros cuadrados, que se reducen á 25 para los sótanos).

En los almacenes de la *Compañía de Almacenes Generales de Amberes*, la tarifa para los arriendos de un año de duración, es la siguiente:

Piso bajo,	por	metro	cuad.	y por	mes. . .	fr.	1.00
1.° y 2.° pisos	»	»	»	»	» . . .	»	0.65
3.° y 4.°	»	»	»	»	» . . .	»	0.55
Pisos superiores	»	»	»	»	» . . .	»	0.50
Sótanos	»	»	»	»	» . . .	»	0.45

Existen también en la ciudad numerosos almacenes particulares á la disposición del comercio, especialmente para las lanas.

CAPITULO IX

PUERTO DE GÉNOVA

SECCIÓN I.—**Descripción general. Historia. Estadística**

La ley de 2 de abril de 1885 divide los puertos marítimos de Italia en dos categorías.

Pertenecen á la primera categoría los puertos y playas que interesan á la seguridad de la navegación general y son utilizados única ó principalmente como refugio, así como los que interesan única ó principalmente á la defensa militar y á la seguridad del Estado.

A la segunda categoría pertenecen los puertos y playas que sirven esencialmente al comercio. Éstos se subdividen en cuatro clases, según su importancia (artículo 2.° de la ley citada).

El puerto de Génova figura en la primera clase de la segunda categoría, y ocupa el quinto puesto entre los grandes puertos del continente europeo.

CONDICIONES TOPOGRÁFICAS É HIDROGRÁFICAS.

El puerto presenta en su conjunto la forma de un semicírculo de unos 1,500 metros de diámetro, rodeado de un anfiteatro de montañas cuyos flancos descienden con rápida pendiente al mar.

El fondo marino á lo largo del perímetro del puerto está constituído por materias consistentes arcilla, conglomerados, roca

calcárea); pero avanzando un poco mar adentro se encuentran materias sueltas (fango, arena finísima, guijarros). La profundidad del agua, que es de 12 metros más ó menos en la boca del puerto interior, alcanza á 27 metros en la punta del muelle «Ducca di Galliera».

El viento reinante es el Sudeste; el dominante, el Sudoeste. Sin embargo, durante el invierno soplan frecuentemente y con violencia los vientos del Norte y del Nordeste.

El sector de máxima travesía, es decir, el ángulo dentro del cual entran las más fuertes marejadas, está limitado por dos rectas: una tangente á la margen oriental de la isla Minarca, y la otra á la isla Asinara (frente al extremo Noroeste de la isla de Cerdeña), y que abarcan una extensión máxima de mar libre de 600 millas. La amplitud del sector es de unos 30°, y está comprendido todo él en la primera mitad del tercer cuadrante. Con menos fuerza, pero con más frecuencia en cambio, se hacen sentir en el puerto de Génova las marejadas de Sudeste á Sudsudeste, que constituyen la travesía secundaria.

La amplitud ordinaria de la marea es poco superior á 0.30 m.; pero en condiciones especiales de los vientos y de la presión atmosférica, el nivel del mar puede elevarse ó descender hasta 0.60 sobre ó bajo el nivel medio.

Datos históricos.

Los primeros trabajos para la creación de un puerto en la ensenada situada al Este del cabo del Faro parecen remontarse al siglo XI. Lo que hay de seguro es que ya en 1283 el arquitecto Marino Boccanegra inició las primeras obras que, mejoradas y ampliadas, constituyeron más tarde el *Rompeolas Viejo* (*Molo Vecchio*).

El mismo año se dió comienzo también á la construcción de una dársena, situada más ó menos en el mismo emplazamiento de la dársena actual, y destinada á la flota de la República, en tanto que las operaciones comerciales se concentraban entre la dársena y el muelle.

En el intervalo de 1300 á 1593, esta última obra fué prolongada repetidas veces para mejorar el abrigo.

Los sucesivos ensanches de la ciudad y la construcción de las murallas de circunvalación, obligaron á ocupar varias playas y bajosfondos rocosos sobre los cuales antes rompía el mar y perdía parte de su empuje; así, pues, las condiciones del puerto respecto á la tranquilidad de sus aguas, habían ido empeorando continuamente, á pesar de aquellas obras de abrigo.

Por esa razón, el Senado decretó,—y en 1634 se emprendió bajo la dirección de Ansaldo Demari, — la primera porción de la obra que sigue designándose con el nombre de *Rompeolas Nuevo* (*Molo Nuovo*), y que se destinaba á proteger mejor el puerto contra el oleaje de la travesía principal (del Sud al Sudoeste).

Pero, si bien la mejora así obtenida resultó notable, no se tardó en reconocer que el puerto quedaba todavía en gran parte indefenso, y empezaron entonces á surgir numerosos proyectos para prolongar ya el *Rompeolas Viejo,* ya el *Rompeolas Nuevo,* en longitudes y direcciones muy diversas, sin llegarse á ninguna conclusión.

Luego de instaurado el Gobierno napoleónico, se encargó á los eminentes ingenieros hidráulicos franceses Prony y Sganzin de estudiar un proyecto de ampliación y ordenación del puerto; pero también este proyecto quedó sin ejecución á causa de la caída del Imperio. Así, por culpa de las vicisitudes políticas, de las dificultades financieras y de la divergencia de las opiniones técnicas, transcurrieron casi dos siglos sin que se hiciera nada de verdadera importancia para mejorar las condiciones del puerto.

El terror producido por la memorable borrasca de 1821 que causó gravísimos perjuicios á los buques y á las obras, indujo al fin á emprender la prolongación del *Rompeolas Viejo* mediante un brazo oblicuo. Otros violentos temporales y especialmente el de 1843 decidieron igualmente la construcción de ulteriores prolongaciones del *Rompeolas Nuevo,* ejecutadas de 1846 á 1868. A la vez se construían algunos embarcaderos al Oeste de la *Dársena* y hacia el extremo occidental del puerto.

Terminado por el año 1852 el ferrocarril Génova-Turín, se construyó la primera estación marítima sobre la *Piazza Caricamento.* Poco después, la apertura del túnel del *Passo Nuovo* puso en

directa comunicación ferroviaria los embarcaderos occidentales con la estación de Sampierdarena. Pero con todo, el puerto estaba lejos aún de responder á las exigencias crecientes de la navegación y del comercio. De ahí que, en 1864, el Gobierno italiano ordenara el estudio de un plan completo y sistemático de ampliaciones, que consultara las necesidades probables del comercio por un período de medio siglo. El proyecto, ideado por el ilustre ingeniero Adolfo Parodi, consistía en la creación de un vasto antepuerto que, tanto respecto de las condiciones de la entrada como del estacionamiento de los buques, diera facilidades análogas á las del puerto existente, y se prestase, cuando los progresos del comercio lo requirieran, á la instalación de un nuevo puerto.

Se entablaron entonces, con motivo de este proyecto, memorables discusiones sobre la orientación que debiera darse á la boca del puerto, sosteniendo algunos la oportunidad de conservar la orientación al levante, mientras que otros preconizaban direcciones más ó menos opuestas á aquélla.

Entretanto, los inconvenientes del puerto se acentuaban cada vez más. Sólo ofrecía, en efecto, 3,500 metros de quais estrechos, provistos de instalaciones insuficientes, con escasa profundidad de agua; de modo que las operaciones tenían que realizarse casi exclusivamente por medio de chatas. A duras penas se podía desarrollar un tráfico anual de 900,000 toneladas, y un movimiento ferroviario de 250 vagones por día.

La oferta generosa del duque de Galliera, de contribuir con veinte millones de liras á la ejecución del proyecto que se juzgara preferible, puso al fin término á todas las discusiones. El proyecto elegido fué el estudiado por el ingeniero Parodi con el concurso del ingeniero Giaccone. A fines de 1877 se principió la serie de obras grandiosas que debían convertir al puerto de Génova en uno de los más grandes emporios comerciales de Europa.

Del 1877 al 1893 se construyeron: el antepuerto actual, doce muelles con los embarcaderos de ribera interpuestos, los diques de carena con el adyacente *embarcadero de las Gracias* (*calata delle Grazie*), un canal colector de las alcantarillas que desembocan en el puerto (destinado á llevar fuera de éste las aguas

servidas), el edificio de la aduana, la estación marítima para los viajeros, etc., etc. Al mismo tiempo, el Gobierno llevaba á cabo importantes construcciones ferroviarias para mejorar las comunicaciones entre el puerto y el valle del Po. Sólo que,—como generalmente acontece en estos casos,—el enorme impulso dado por las obras al desarrollo del tráfico, no tardó en hacerlas insuficientes, y hubo que pensar en nuevos ensanches del puerto. Entre los varios proyectos que salieron á luz entonces, merece especial mención el del ingeniero Giaccone. Este proyecto comportaba la prolongación de las obras portuarias hacia Sampierdarena (pequeña población situada al Oeste de Génova), hasta el riachuelo Polcevera. En 1892 se confió á una Comisión, presidida por el senador Gadda, el estudio de las ampliaciones que se considerasen necesarias para satisfacer á las exigencias presumibles del comercio en los límites de una veintena de años.

El proyecto que esta Comisión preparó y presentó, incluía, además de las obras necesarias, la propuesta de constituir una administración autónoma para su ejecución. Tampoco á este proyecto se le escatimaron las críticas, que sólo cesaron cuando la ley del 2 de agosto de 1897 fijó el programa de los trabajos más urgentes que el Consejo Superior de Obras Públicas había considerado indispensables, á saber: el rellenamiento de la antigua *Dársena del Mandraccio,* la demolición de la superestructura del *Molo Vecchio*, la ampliación de los muelles *Federico Guillermo* y *B. Assereto,* la construcción del embarcadero *Chiapella* y del muelle *G. Boccardo,* la implantación del alumbrado eléctrico del puerto y la ejecución de importantes obras ferroviarias (algunas fuera de la zona del puerto, pero destinadas siempre á facilitar el comercio de tránsito). Mientras se llevaban á cabo estas obras, la idea lanzada por la Comisión Gadda, de dar al puerto de Génova una nueva organización administrativa, iba abriéndose camino. Otra Comisión, presidida por el senador Boccardo, dió forma concreta á la idea, consagrada finalmente por la ley del 12 de febrero de 1903 que constituyó el «Consorcio Autónomo», con el mandato de proveer tanto á la ejecución de las obras como á la gestión y coordinación de los servicios del puerto.

Otras grandes instalaciones surgían entretanto gracias á la

iniciativa de corporaciones locales ó de la industria particular. Pueden citarse entre otras: la transformación de la antigua *Dársena* en emporio comercial y la construcción de los depósitos de petróleo y materias inflamables, por parte del Municipio de Génova; el ensanche de los almacenes del *Depósito Franco,* por parte de la Cámara de Comercio, y la construcción de los Almacenes Generales sobre el *Molo Vecchio,* de los Silos para granos, de los docks para vinos y de un dique flotante de carena, por parte de sociedades particulares.

ESTADO ACTUAL DEL PUERTO.

El puerto de Génova comprende actualmente el antepuerto *Vittorio Emanuele* y el puerto propiamente dicho. El antepuerto entre los rompeolas llamados *Molo Duca di Galliera, Molo Vecchio* y *Molo Giano,* mide alrededor de 100 hectáreas de superficie, con profundidades que van de 9 á 20 m.; el puerto interior abraza un espejo de agua de 94 hectáreas con profundidades variables de 8 á 13 m , pero pocas veces inferiores á 9 m.

El puerto y el antepuerto están ahora completamente al cubierto de la acción directa de la travesía principal; los movimientos de expansión producidos por ésta, así como la travesía secundaria, continúan sin embargo teniendo alguna influencia en la parte N W. del puerto, entre los muelles *B. Assereto* y *A. Doria.*

La superficie total del puerto, comprendidas las estaciones de ferrocarril anexas, asciende á 2:566,000 metros cuadrados, repartidos como sigue:

Espejos de agua	1.940,000	m.2
Embarcaderos.	486,000	»
Estaciones ferroviarias marítimas . .	80,000	»
Diques de carena y áreas anexas. . .	60,000	»
Total	2:566,000	m.2

El desarrollo total de los muros de ribera es de 12,500 m., de los cuales hay:

utilizados para operaciones comerciales	. .	8,300 m.
no utilizados para operaciones comerciales	.	4,200 »
Total	. . . .	12,500 m.

La superficie total de los embarcaderos puede subdividirse en esta forma:

áreas de depósito, cubiertas y descubiertas.	.	179,000 m^2
calles, plazas é instalaciones ferroviarias	. .	307,000 »
Total	. . . . . .	486,000 m.^{2}

En el puerto de Génova no es posible, dada su estrechez con relación al movimiento, llevar á efecto una absoluta especialización de los embarcaderos. Sin embargo, en términos generales, la distribución se hace como sigue:

Los embarcaderos del antepuerto se reservan al comercio de cabotaje, el cual se desenvuelve allí libre de toda traba aduanera.

Los embarcaderos del puerto viejo están adscriptos al tráfico de mercancías generales.

El comercio de cereales, con la construcción del almacén de silos, ha fijado su centro sobre el embarcadero de *Santa Limbania*, y ocupa también el muelle *A. Parodi* y el adyacente embarcadero de la *Dársena.*

El muelle *Federico Guillermo* está destinado al servicio de pasajeros; el muelle A. *Doria*, al movimiento de las mercancías de exportación; el *C. Colombo*, á la descarga y depósito de materias textiles; el *Caracciolo*, al tráfico de maderas y herramientas.

Para la descarga del carbón sirven los muelles *Sapri* y *B Assereto* y los embarcaderos del *Rompeolas Nuevo.*

Los buques cargados de petróleo fondean junto al embarcadero del *Passo Nuovo* que está unido á los depósitos de inflamables por un sistema de conducción apropiado.

OBRAS DE ABRIGO.

Las obras de abrigo están constituídas por:

1.º El *Rompeolas Nuevo,* que arranca del cabo del Faro y avanza 900 m. más ó menos, en dirección E S E. Lo forma una escollera de fundación de piedras natu.ales, flanqueada exteriormente por un revestimiento de blocks artificiales, y coronada por un muro destinado en parte á obras militares de defensa.

2.º El *Rompeolas Galliera,* constituído por dos brazos, de los cuales uno se dirige hacia el Sud y tiene una longitud de 657 m., y el otro, de 843 m., se dirige hacia el E S E.

3.º El *Rompeolas Giano* de 595 m de largo, dirigido hacia el W S W; la profundidad del agua en la base de este rompeolas crece de 5 á 16 m.; y

4.º El *Muelle Paleocapa* que limita por el lado Oeste la entrada al puerto interior y que se encuentra expuesto hacia el Sudeste al oleaje directo del mar.

MUROS DE RIBERA.

Los muros de ribera en el puerto interior emergen 2.20 m. y 2.80 m. á lo largo de los embarcaderos orientales y á lo largo de los centrales y occidentales respectivamente, y en el antepuerto 3.00 m. á lo largo de todos los embarcaderos.

Antiguos embarcaderos.—La parte submarina de los muros de ribera está constituída, en los antiguos embarcaderos, por pilas independientes formadas de cuatro macizos artificiales de hormigón ordinario y apoyadas sobre un banco de escollera aplanado á la cota (—7.50). La base de las pilas está protegida por revestimientos de piedra suelta. Los macizos son todos de forma paralelepípeda; sus dimensiones son 4.00 × 2.00 × 1.75, excepto los colocados en los ángulos salientes de los muelles, que tienen forma diversa y mayores dimensiones.

La experiencia ha demostrado que esta disposición de los macizos responde perfectamente á su objeto, salvo cuando se apoyan sobre una escollera muy alta, ó el fondo es poco resistente, casos en que se adoptan otros procedimientos ahora.

Muelle Federico Guillermo.—En los muros de ribera de construcción más reciente, como en los del muelle *F. Guillermo,* se ha asignado á los macizos de la primera hilada una longitud de 5 metros, y la escollera de protección se ha dispuesto de modo que no sólo se oponga á que el terraplén fluya hacia afuera, sino que, además, sustituya el prisma de empuje de tierra por un prisma de piedra de un volumen mucho menor.

Los muros así formados han conservado perfecto su alineamiento, á pesar de hallarse el explanamiento de la escollera de fundación á (—8.50) y de que el terraplén esté constituído en gran parte por materiales arcillosos.

La estructura emergente contiene una galería practicable y bitas de amarrazón (*bollards*).

Pequeño muelle de los diques de carena.—El pequeño muelle de la dársena de los diques de carena, está constituído por una escollera aplanada á la cota (—7.50) y coronada por un muro continuo, que se construyó por medio de *caissons* móviles de aire comprimido.

Muelle Caracciolo.—La escollera de fundación de la ampliación proyectada para este muelle, será aplanada á la cota (—9.00); el muro de piedra que irá encima de la escollera, se construirá por medio del aire comprimido y se elevará hasta la cota (—3.90); para la parte superior de la estructura submarina, se proyectan pilas independientes formadas con bloques artificiales. El fondo sobre el cual reposará la ampliación del Muelle Caracciolo es de fango fluido.

Embarcadero de las Gracias.—Para este embarcadero el tipo adoptado consiste en pilas aisladas que sostienen bóvedas con sus arranques casi al nivel del mar. Una escollera de sostenimiento del terraplén, se interpone entre las pilas.

Embarcadero Gerónimo Boccardo.—En este embarcadero, que sigue al de las Gracias, las bóvedas han sido sustituídas por dinteles de cemento armado, con el fin de disminuir la superficie de muro expuesta al choque de las olas. Los nervios inferiores de los dinteles tienen 1.34 m. de altura y un ancho de 0.40 m., y están separados 1.54 m. La luz de los dinteles es de 11.50 m.

La liga del hormigón con los fierros de sección circular, se obtienen mediante serpentinas del tipo patentado por J. Melan.

Los tramos calculados para una carga de 2,800 kg. por m. cuad., se probaron con una carga concentrada de bloques artificiales equivalente á un peso uniforme de 4,300 kg. por m. cuad. La flecha máxima de inflexión no pasó de 1/2500 de la luz.

El costo por metro lineal del muro de ribera así constituído, comprendiendo la escollera de sostenimiento del terraplén, resultó un poco inferior á 2,000 liras.

DIQUES DE CARENA.

Para la reparación de los navíos, el puerto de Génova dispone actualmente de tres diques de carena fijos y de un dique flotante.

Diques fijos.—Son tres, de los cuales el más antiguo está situado cerca de la *Dársena* y tiene las siguientes dimensiones máximas: largo 81.60 m., ancho 21.40 m., profundidad 6.60 m.

Los otros dos, de construcción mucho más reciente, forman parte de un establecimiento completo de reparaciones situado detrás del rompeolas *Giano*, en el paraje llamado *Grazie*, apartado de las operaciones comerciales y en aguas suficientemente tranquilas para el manejo de los pontones flotantes. Estos dos diques tienen las siguientes dimensiones principales:

	DIQUE	
	N.° 1	N.° 2
	m.	m.
Largo á la altura del coronamiento, comprendida la cámara de entrada	177.38	219.94
Largo efectivo sobre los bloques	160.00	200.00
Ancho á la altura del coronamiento	29.40	24.90
Ancho de la cámara de entrada al nivel del agua	25.00	18.00
Profundidad del umbral de entrada bajo el nivel medio del mar	9.50	8.50

El dique número 2 está provisto de dos compuertas flotantes y de dos muescas intermedias situadas respectivamente á 90 y á

130 m. de la entrada, de modo que puede funcionar como dos diques distintos de 90 y 110 m. ó de 130 y 70 m. de longitud.

Los diques fueron construídos del 1888 al 1893. En pago de toda la instalación, la casa constructora recibió 7:000,000 de liras y la concesión de explotación por 35 años.

El número y tonelaje de los buques entrados en los dos diques durante el quinquenio 1900-1904, resulta de la siguiente tabla:

AÑOS	NÚMERO DE LOS BUQUES			TONELAJE DE REGISTRO NETO DE LOS BUQUES		
	Vapores	Veleros	TOTAL	Vapores	Veleros	TOTAL
1900. .	361	33	394	951,408	33,146	984,554
1901. .	346	28	374	1:035,240	31,789	1:067,029
1902. .	322	4	326	1:038,457	5,858	1:044,315
1903. .	299	4	303	1:014,197	5,856	1:020,053
1904. .	310	7	317	1:065,777	14,821	1:080,598

Por término medio, cada dique recibe 172 buques al año, de los cuales la mayor parte utilizan los diques únicamente para la limpieza y pintura del casco, operación que se lleva á cabo en un solo día.

Dique flotante.—El dique flotante, del tipo *Clark and Standfield,* construído en los talleres de Riva Trigoso, en el Piamonte, es de hierro, está dividido en dos partes idénticas unidas por una junta especial, y presenta las siguientes características principales: largo 78.27 m., ancho 19.33 m, altura 10.43 m., desplazamiento 4,410 toneladas, potencia ascencional 2,900 toneladas en 30 minutos.

El *caisson* que constituye el fondo del dique está dividido en varios compartimientos estancos. La pared lateral es continua hasta cierta altura sobre cubierta, y está subdividida superiormente en tres torres unidas entre sí por las cámaras de las máquinas.

El pontón de contrapeso está dividido, como el dique mismo, en dos partes idénticas, de 37.90 m. de largo cada una y constituídas por tres balsas lastradas. Los motores, en número de dos, del tipo vertical «compound», de cien caballos, ponen en movimiento dos bombas centrífugas del sistema *Clark and Standfield.*

Colector de circunvalación.

Hasta hace pocos años, todas las cloacas de la ciudad desembocaban en el puerto. Pero, con el aumento de las obras de abrigo de éste, la contaminación progresiva debida al consecuente estancamiento del agua, indujo á proyectar en 1889 un colector que condujera al mar libre los productos cloacales. El colector se construyó á lo largo de todo el perímetro del puerto, con su origen cerca del muelle *Federico Guillermo* y su desembocadura del lado exterior del arranque del rompeolas *Giano.*

Todavía desembocan en el puerto las aguas servidas provenientes de la parte occidental de la ciudad; pero como esa zona es poco poblada, el hecho resulta sin consecuencia.

Dragado.

Las notables profundidades de agua que se observan en el puerto de Génova, no son una ventaja natural, sino que se han obtenido en gran parte artificialmente, por medio del dragado, previa disgregación con minas cuando la naturaleza del fondo lo requería.

El importe de los dragados hechos en el puerto de 1877 á 1904 excede á 4:880,000 liras. Actualmente se están ejecutando los trabajos necesarios para profundizar hasta la cota (—9.00) la zona del antepuerto comprendida entre el *Rompeolas Viejo* y el embarcadero *G. Boccardo,* sobre un fondo de roca calcárea esquistosa, previamente disgregada con pequeñas minas de dinamita y extraída luego por medio de un *caisson* móvil de aire comprimido.

Gracias á la fuerte pendiente del fondo del puerto, á la ausencia de grandes cursos de agua en las proximidades y á otras circunstancias, los rellenamientos son de escaso monto. La con-

servación es, pues, bastante fácil á ese respecto, y consiste principalmente en la limpieza periódica de los parajes donde desembocan directamente al puerto algunas pocas cloacas de la ciudad.

APARATOS PARA LA CARGA Y DESCARGA DE LAS MERCANCÍAS.

Existen en el puerto los siguientes aparatos de trasbordo de las mercancías:

Grúas á mano	4
» á vapor, de capacidad variable entre 1,200 y 5,000 kg.	3
» hidráulicas fijas, de triple poder (capacidad de 3,300, 6,600 y 10,000 kg.)	3
» » de tipo bajo, de 1,500 kg. de capacidad.	11
» » » pórtico, de 1,500 kg. de capacidad .	45
» » » medio pórtico, de 1,500 kg. de capacidad	6
» eléctricas de pórtico, de 1,500 kg. de capacidad. .	14
» » » muro, de 1,500 kg. de capacidad . .	7
» » fijas, de 1,500 kg. de capacidad . . .	2
» » de medio pórtico, de 1,500 kg. de capacidad	2
Pontones con grúas á vapor, de 40 toneladas de capacidad.	3
Pontón á vapor, de 120 toneladas de capacidad . . .	1
Aparatos para la descarga del carbón	4
Número total de aparatos	105

No todos estos aparatos pertenecen al puerto. Algunos son propiedad del Municipio, de la Sociedad de Almacenes Generales Genoveses, de la Sociedad Docks Vinícolas, de la Sociedad para la Descarga automática del Carbón, y de particulares.

ALMACÉN DE SILOS PARA LOS GRANOS.

Este almacén construído y explotado por la «Sociedad Anónima de los Silos» de Génova, se eleva entre los muelles *F. Guillermo* y *A. Parodi*, y tiene el doble objeto de proveer:

1.º á la regularización del movimiento ferroviario, funcionando como depósito de cereales ya destinados á un determinado comprador;

2.º á la estadía de grandes partidas de cereales que, por razones de especulación, deben quedar por algún tiempo depositadas.

La instalación consiste en 100 m. de muelle metálico destinado á sostener los tubos de aspiración de cuatro elevadores neumáticos, sistema Duckham, y en un edificio que cubre una área de 143 × 32 m.

El edificio está todo construído en cemento armado, sistema Hennebique, sobre una platea general. La presión máxima sobre el suelo, con carga completa, es de 1.6 kg. por centímetro cuadrado.

Los silos comprenden 218 celdas de sección 3 × 4 m., de las cuales 204 tienen 19.60 m. de altura y 130 toneladas de capacidad cada una, y las otras 14 tienen 13 m. de altura y 80 toneladas de capacidad.

Estas últimas celdas tienen la tolva á unos 4 m. sobre el nivel de la calle y se reservan á los cereales que hayan de expedirse por camino ordinario.

En la parte central del edificio se encuentran reunidos todos los aparatos mecánicos: las bombas y generadores eléctricos y los recipientes del grano, en el piso bajo; los mecanismos para elevar, limpiar, pesar y distribuir y para la separación del polvo, en los pisos superiores.

A lo largo del cuerpo que da frente al agua, corre en el piso bajo una trocha ferroviaria, y en los pisos superiores se hallan la sala de las calderas, los locales para pesar y embolsar el grano, y las oficinas.

El techo del edificio puede utilizarse para aerear el grano averiado.

Los cereales extraídos por aspiración de la bodega del buque, son transportados, á través de los tubos establecidos sobre el muelle, á los recipientes del cuerpo central; de allí caen á los subterráneos, de donde son después elevados en canjilones á lo alto de la torre. Allí sufren una primera pesada, y son condu-

cidos á un aparato distribuidor del cual bajan sobre cintas transportadoras á las celdas de depósito ó á los locales en que se efectúa la operación de embolsar el grano; finalmente, después de haber pasado por balanzas automáticas, descienden en narrias al piso bajo del almacén para ser cargados sobre vagones de ferrocarril.

Los silos pueden contener 27,750 toneladas de cereales. La potencialidad de desembarco es de 300 toneladas por hora.

El costo de la instalación completa ascendió á 4:700,000 liras.

En los tres últimos años de explotación las cantidades de cereales depositadas fueron:

AÑO 1902	AÑO 1903	AÑO 1904
211,056 ton.	307,528 ton.	296,390 ton.

El establecimiento será dentro de poco ampliado considerablemente, y se convertirá entonces en la más grande de las instalaciones de su género en Europa. Se agregarán nuevas celdas para los granos que no conviene acumular á gran altura, y se llevará la capacidad total de la instalación á 44,000 toneladas con una potencialidad de desembarco de 454 toneladas por hora. Las tolvas de las nuevas celdas se dispondrán de manera que se pueda pesar, embolsar y cargar directamente sobre los vagones los cereales tomados de ellas.

También se adoptarán disposiciones especiales que permitan hacer pasar el grano de una celda á otra.

DOCKS PARA LOS VINOS.

La «Sociedad Docks Vinícolas» de Genova terminó en 1903, junto al *Muelle Morosini*, un edificio para depósito de vinos en casco, y construye actualmente con el mismo objeto otro edificio sobre el muelle mismo. El edificio existente tiene 72 metros de largo y 15 metros de ancho medio; consta de cuatro pisos y un subterráneo; está fundado sobre pilotaje y es de cemento armado.

El edificio en construcción tiene 53 metros de largo por 17 metros de ancho; la platea de fundación es también de cemento armado.

Almacenes generales del Rompeolas Viejo.

El establecimiento de los almacenes generales en el *Rompeolas Viejo*, construído y explotado por la «Sociedad de los Almacenes Generales Genoveses», comprende: un edificio de cuatro pisos sobre una área de 301.80×30.00 metros, dividido en nueve compartimientos; 3,300 metros de vía férrea; varias grúas; montacargas y árganos eléctricos.

El edificio está fundado sobre pilotes de pino con las cabezas encastradas en un estrato de hormigón. Los suelos están formados de vigas de acero sostenidas por columnas de fundición, y de bóvedas de hormigón de portland; su resistencia calculada responde á una sobrecarga de 2,500 kilogramos por metro cuadrado. Toda la instalación, que funciona desde julio de 1901, costó 5:500,000 liras.

Depósito de petróleo y otras materias inflamables.

Los depósitos para materias inflamables, construídos por el Municipio, se elevan sobre la pequeña playa de la *Linterna*, del lado de afuera del *Rompeolas Nuevo*.

Constan de varios locales destinados á la manipulación y al depósito en barriles y cajones del petróleo, etc., y de cuatro recipientes metálicos de una capacidad total de 6,745 metros cúbicos; estos recipientes se ponen en comunicación con los buques-cisternas, por medio de un conductor subterráneo terminado en el embarcadero del *Passo Nuovo*.

Los generadores de vapor para las bombas colocadas en los buques cisternas se hallan, á conveniente distancia, sobre el embarcadero de la *Sanidad*.

Toda la instalación costó 1:504,000 liras.

ALMACENES DE LA DÁRSENA.

Los almacenes de la *Dársena*, de propiedad del Municipio, constan de siete cuerpos de fábrica separados por calles sobre las cuales corren las vías férreas del servicio. El área cubierta utilizable para depósito es en total de 37,278 metros cuadrados, y la capacidad, de más de 60,000 toneladas de mercancías.

Estos almacenes están divididos en tres secciones: depósito aduanero, depósito franco y depósito destinado á las mercancías extranjeras no sujetas al pago de derechos de aduana, y á las nacionales ó nacionalizadas que gozan de la franquicia de impuestos de consumo.

ALMACENES FRIGORÍFICOS.

Los almacenes frigoríficos, anexos al emporio comercial de la *Dársena*, están divididos también en tres secciones: una para las mercancías que han pagado derechos de aduana y de consumo, otra para las mercancías nacionales y nacionalizadas todavía sujetas al impuesto de consumo, y la tercera para las mercancías extranjeras que aún no han pagado los derechos de aduana.

La maquinaria y las oficinas se hallan en la planta baja; en los dos pisos superiores están dispuestas las 20 cámaras frigoríficas cuya capacidad total es de 3,600 metros cúbicos. El sistema refrigerante empleado es el de ácido carbónico.

GALPONES.

El puerto comprende 31,000 metros cuadrados de galpones, de estructura metálica la mayor parte, con cubierta y paredes de hierro ondulado.

Las puertas adoptadas al principio eran de hojas giratorias, pero el mal resultado del ensayo obligó á dar después la preferencia á las puertas corredizas, que hoy se emplean exclusivamente.

El costo de los galpones ha variado de 54 á 63 liras el metro cuadrado de superficie cubierta.

Depósito franco.

Además de los almacenes de silos para los granos y de una parte de los almacenes generales del *Rompeolas Viejo* y de los de la *Dársena Municipal* declarados depósito franco, existe sobre el embarcadero *Cattaneo* el antiguo *Depósito Franco,* destinado sobre todo al depósito y manipulación de artículos coloniales y de pieles.

Edificio para los pasajeros.

Este edificio, construído cuando el muelle *F. Guillermo* sólo tenía 100 metros de longitud y 50 de ancho, comprende las oficinas aduaneras para la inspección de los equipajes y las oficinas de Impuestos Municipales, Seguridad Pública, Correos y Telégrafos, Sanidad, Capitanía y Comisariato de Emigración.

La instalación necesita ser ampliada considerablemente, en relación con la importancia del movimiento de pasajeros.

Aduana.

El edificio central de la aduana se halla inmediato al embarcadero de *Santa Limbania* y ocupa una superficie de 5,400 metros cuadrados. La planta baja se destina á las mercancías que llegan del mar, á los cuerpos de guardias y á otros servicios generales; el primer piso está destinado á las mercancías que llegan de tierra y á las oficinas de la Dirección de Aduanas; el segundo piso, á otras oficinas, etc.

En varios edificios distribuídos sobre los embarcaderos, funcionan secciones destacadas de la Aduana principal.

El límite aduanero está, á lo largo de una gran parte del perímetro del puerto, constituído por una verja de hierro.

Faros y fanales.

El sistema de señalamiento del puerto comprende un faro de descubierta y diversos fanales.

El faro llamado de la *Linterna*, encendido por primera vez en 1316, surge sobre el promontorio que limita el puerto hacia el Oeste. Está provisto desde 1847 de un aparato de destellos que se suceden á intervalos de un minuto y son visibles á 27 millas.

La altura de la torre es de 70 metros; el plano focal se halla á 117.4 m. sobre el nivel del mar.

Para indicar un derrotero más seguro á los navegantes que se acercan al puerto del lado de occidente, se construyó en 1882, sobre la *Batería de la Estrella*, al Este del puerto, otro faro de luz blanca intermitente con destellos de un alcance de 13 millas aproximadamente, y al mismo tiempo se transformó en simple fanal dióptrico de luz verde, un antiguo faro existente sobre el *Rompeolas Viejo*.

Para señalar de noche los morros de los Rompeolas *Galliera* y *Giano*, sirven dos fanales de luz roja intermitente y blanca escintilante, respectivamente, provistos, el primero de lámparas de incandescencia, y el segundo de llama de gasolina.

El ángulo NE del *Muelle Paleocapa* está señalado por un fanal de luz alternativamente blanca y roja.

ILUMINACIÓN DE LOS EMBARCADEROS Y DE LAS ESTACIONES FERROVIARIAS.

El puerto y las anexas estaciones ferroviarias marítimas se hallan iluminadas eléctricamente, mediante:

4 lámparas de arco de 30 amperios, con el plano focal á 15 m. del suelo,

138 lámparas de arco de 10 amperios, con el plano focal á 8 m. del suelo,

2 lámparas de arco de 5 amperios, con el plano focal á 8 m. del suelo,

32 lámparas de incandescencia de 32 bujías,

49 lámparas de incandescencia de 16 bujías.

Los soportes de las lámparas son metálicos; los conductores, aéreos con distribución trifilar.

La «Sociedad Genovesa de Electricidad» suministra la energía bajo forma de corriente continua, á 220 voltios en la parte oriental, y á 500 voltios en la parte occidental del puerto.

La instalación completa del alumbrado costó alrededor de 164,000 liras.

Las áreas adyacentes á los Almacenes Generales sobre el *Rompeolas Viejo,* y el muellecito de los Silos, son iluminados por cuenta de las respectivas sociedades concesionarias, mediante 24 lámparas de arco de 15 amperios.

Distribución de agua.—Medios de socorro contra incendios.

A lo largo de los embarcaderos corren conductos de agua potable provistos de hidrantes para el riego y suministro á los buques. Hay, además, numerosas fuentes y pilas distribuídas en todo el puerto.

Para los primeros socorros, en caso de incendio, hay dos puestos de bomberos que disponen de cierto número de bombas á mano, y un remolcador provisto de potentes bombas á vapor. Este servicio será, por lo demás, considerablemente mejorado dentro de poco.

Estación Sanitaria.

En el arranque del *Rompeolas Galliera* se construyó en 1894 la estación sanitaria para pasajeros y mercancías en cuarentena.

Se compone de varios edificios destinados, respectivamente, á visita médica, oficinas y alojamiento del personal, alojamiento de los viajeros, baños de ducha, lavadero, desinfección, hospital para las enfermedades infecciosas, horno crematorio.

De toda la instalación, casi no ha servido hasta ahora más que el edificio para la desinfección.

El costo total de la obra fué de 336,200 liras.

Costo de las obras portuarias.

Los gastos ocasionados por la construcción de las obras portuarias (excluídas las instalaciones ferroviarias), desde el comienzo de los trabajos de ensanche y ordenamiento del puerto, en 1877, hasta 1904 inclusive, ascendieron á 59:000,000 de liras, según se indica en el cuadro siguiente. A esos gastos se proveyó pri-

mero con la suma de 20:000,000 (que donó el duque de Galliera), y después por el Estado (en la proporción de 4/5), y por las comunas y provincias interesadas en esas obras (en la proporción de 1/5):

OBRAS PORTUARIAS EFECTUADAS POR EL ESTADO DE 1877 Á 1904

N.° DE ORDEN	DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS	IMPORTE	OBSERVACIONES
1	Rompeolas De Ferrari Galliera.	16:365,544	(1) Trabajos efectuados para reparar los destrozos causados por la tempestad de 27 de noviembre de 1898.
2	Rompeolas Giano. . . .	2:100,148	
3	Reparaciones y refuerzos de los rompeolas Galliera y Nuevo [1]	894,338	
4	Embarcaderos y muelles. .	16:464,047	
5	Diques de carena, dársena de entrada y obras accesorias	8:891,495	—
6	Galpones y almacenes . .	3:372,128	
7	Construcción y pavimentación de las calles y ramplas de acceso	374,834	(2) En el año 1900 se sustituyó el alumbrado á gas por el eléctrico.
8	Aparatos hidráulicos y edificio respectivo	2:642,656	
9	Aduana y obras accesorias .	1:199,456	
10	Edificio para los pasajeros .	178,353	
11	Estación sanitaria. . . .	336,200	—
12	Colector y obras accesorias.	602,354	
13	Boyas, cadenas, etc. . . .	167,614	(3) La suma indicada comprende los gastos hechos para el aumento de las profundidades y para la subsiguiente conservación de éstas.
14	Faros y fanales.	170,355	
15	Instalación del alumbrado á gas	73,822	
16	Instalación del alumbrado eléctrico [2]	164,515	
17	Dragado [3]	4:485,686	
18	Trabajos diversos	510,553	
	Total.	58:994,088	

INSTALACIONES FERROVIARIAS.

Las instalaciones ferroviarias del puerto se dividen en tres grupos:

a) el grupo de *Piazza Caricamento*, que se extiende del *Molo Vecchio* al muelle *Morosini*, y está destinado á las mercancías generales que llegan por mar;

b) el grupo de *S. Limbania*, que se extiende de la *Dársena* al desembarcadero *Chiappella*, y está destinado al movimiento de granos, algodones y otras mercancías que llegan por mar, así como á las mercancías de exportación;

c) el grupo de *S. Benigno*, que se extiende del muelle *B. Assereto* á todo el *Molo Nuovo*, y está destinado principalmente al movimiento del carbón.

Estos tres grupos están ligados entre sí por una vía de cintura.

El desarrollo total de las trochas mide 52,300 metros, de los cuales se destinan:

15,000 metros para la carga y descarga del mar, de los almacenes y de los depósitos al aire libre;

25,100 metros para el estacionamiento de los vagones y las maniobras;

12,200 metros para desvíos, uniones de vías, etc.

Cada grupo está dotado de edificios para las oficinas, comunicaciones telegráficas y telefónicas, señales, básculas, etc., etc.

LÍNEAS DE COMUNICACIÓN.

Al puerto de Génova llegan las siguientes líneas de ferrocarril:

1.º línea por Sampierdarena y Ronco á Novi, y ramales hacia el Piamonte y Francia (Vía Modane) y hacia Lombardía y Suiza (Vía Luino y Chiasso);

2.º línea por Savona y Ventimiglia á Francia;

3.º línea por Ovada al Piamonte;

4.º línea por Spezia y Pisa.

Sobre todas estas líneas se desarrolla un tráfico activo, especialmente sobre la primera, la cual, en el trozo Ronco-Novi, produce anualmente en bruto, 250,000 liras por kilómetro.

El 85 % de los vagones cargados en el puerto afluye á la estación de Sampierdarena, que comunica con el puerto por cuatro túneles y tiene un movimiento diario de alrededor de 330 trenes.

El 80 % de este movimiento se dirige por las líneas que trasponen los Apeninos, líneas de no fácil explotación á causa de las fuertes pendientes que han debido admitirse en su trazado y de otras circunstancias desfavorables.

Para mejorar las líneas de comunicación existentes, se construye una nueva vía de unión del puerto con las líneas de los Giovi, independiente de la estación Sampierdarena, y un parque ferroviario de capacidad para 2,600 vagones, situado á poco más de dos kilómetros de los embarcaderos, y que servirá: por una parte, para recibir con horario libre los vagones cargados y componer los trenes destinados á la línea de los Apeninos, y, por otra parte, para concentrar los vagones vacíos que han de ir á los puntos de descarga.

Además, una Comisión que preside el senador Adamoli, estudia otros proyectos encaminados á obtener una solución radical del complicado problema ferroviario del puerto. Entre otras cuestiones, estudia las siguientes: ampliación y ordenamiento de las estaciones de Génova P. B. (Piazza Brignole), Sampierdarena, Savona, Alessandria, Milán y otras de menos importancia, rectificación del trozo del ferrocarril Ronco-Voghera, doble trocha de Génova á Chiavari, etc. El importe de estas obras se calcula en unos 130 millones de liras, y con ellas se espera elevar la potencialidad de las líneas de servicio del puerto á través de los Apeninos, á tal punto, que baste para un movimiento anual del puerto de diez millones de toneladas de mercancías embarcadas y desembarcadas.

Para proveer á un tráfico todavía mayor, llegado que fuere el momento,—sería necesario, según la Comisión, decidirse á ejecutar otras obras, como ser: la aplicación de la tracción eléctrica sobre las líneas existentes, la construcción de otras, y la implantación de funiculares aéreas para el transporte del carbón.

OBRAS PORTUARIAS EN PROYECTO.

Como ya lo hemos dicho, el puerto de Génova ofrece actualmente 8,300 metros de embarcaderos utilizables para las operaciones comerciales; lo que da, con relación al movimiento de más de 5:500,000 toneladas de mercancías efectuado en 1904, un rendimiento medio anual de cerca de 670 toneladas por metro lineal. Pero, á causa de la irregularidad del tráfico en las diversas épocas del año, y del grado variable de utilización que ofrecen los diferentes embarcaderos,—con relación á su posición y al destino de sus instalaciones, —el trabajo sobre algunos en ciertos períodos alcanza una intensidad que excede muy considerablemente á aquella mediana, y trae aparejadas graves dificultades para el comercio.

También los espejos de agua resultan desde hace tiempo insuficientes.

Se impone, pues, la urgencia de que se introduzcan grandes ampliaciones y mejoras. Ellas deben contemplar no sólo las exigencias perentorias de la situación actual, sino también los incrementos del tráfico que la experiencia del pasado induce fundadamente á prever

Con tal fin, y después de abandonadas las propuestas de la Comisión de 1893, el Gobierno, en 1900, había encargado al ingeniero Inglese, Jefe de la Oficina del Genio Civil en Génova, que presentara un anteproyecto de las obras necesarias para hacer frente al desarrollo máximo del tráfico en el plazo de una veintena de años. El ingeniero citado, dejándose guiar por las ideas de utilizar lo mejor posible las instalaciones existentes y de ampliar el puerto hacia Sampierdarena,—ideas que habían servido de base á los proyectos propuestos por el ingeniero Giaccone y por el Municipio de Génova á la Comisión Gadda,—presentó ya en 1901 un plan completo de los trabajos, de un importe total de 50:000,000 de liras y que ha sido aprobado tanto por el Gobierno como por el Consorcio autónomo del puerto.

De las obras comprendidas en ese plan, se ejecutarán brevemente las que se indican á continuación;

1.° instalación de ocho aparatos para la descarga del carbón en el muelle *B. Assereto;*

2.° ampliación del muelle Caracciolo, cuyo largo se llevará de 150 á 360 metros, y cuyo ancho se aumentará á 125 metros (actualmente es de 62 metros), adaptándolo así al tráfico del carbón en sustitución del muelle *B. Assereto,* que quedará disponible para las mercancías generales;

3.° complemento del embarcadero *G. Boccardo* y construcción de un embarcadero al Sud del *Molo Vecchio,* con el fin principal de que sea posible la unión ferroviaria de los embarcaderos orientales del antepuerto, y para aumentar la potencialidad de las instalaciones de los embarcaderos del puerto viejo;

4.° prolongación de 200 metros del *Molo Galliera,* con el fin de atajar las olas de expansión, producidas por las marejadas del tercer cuadrante, y las olas directas del Sudsudeste que tienen ahora gran influencia sobre el movimiento del agua en el interior del puerto;

5.° construcción de una nueva dársena comercial de 39 hectáreas de superficie, con 1,350 metros de embarcaderos útiles para las operaciones comerciales, en la ensenada comprendida entre el *Molo Galliera,* el *Molo Nuovo* y el *Cabo del Faro;* protegiendo dicha dársena hacia el largo mediante un rompeolas de 1,700 metros, y poniéndola en comunicación con el antepuerto mediante una abertura que se practicará á través del primer brazo del *Molo Galliera.*

DATOS ESTADÍSTICOS.

En 1874, tres años después de realizada la unificación política de Italia y cuando ya se habían regularizado las relaciones del puerto de Génova con el resto del país, el movimiento de aquél era de 700,569 toneladas. La progresión creciente de su importancia comercial ha sido tan rápida que en el año **1904** el tonelaje alcanzó á 5:555,464 (en 1903 había sido un poco superior aún).

El progreso empezó á acentuarse después de 1882, con la ejecución de los grandiosos trabajos de ampliación del puerto, y continuó desenvolviéndose de un modo bastante uniforme, con un

incremento medio anual de unas 157,500 toneladas, salvo algunas excepciones debidas á causas pasajeras.

El gran aumento observado en el tráfico del puerto, se debe casi exclusivamente al desarrollo de las industrias en el *hinterland* nacional.

Del movimiento total correspondiente al año 1903, más del 86 % está representado por las mercancías importadas, las cuales se reparten en categorías como se indica en la siguiente tabla:

CARBÓN — Toneladas	GRANOS — Toneladas	ALGODÓN — Fardos	VINOS *Nacionales* — Toneladas	VINOS *Extranjeros* — Toneladas	MERCANCÍAS GENERALES — Toneladas	TOTAL — Toneladas
2:493,986	716,986	634,116	35,705	22,039	1:495,896	4:891,417

Entre las mercancías exportadas prevalecen: los tejidos é hilados, los vinos y aceites, los productos químicos, maderas, minerales y metales.

MOVIMIENTO DE LA NAVEGACIÓN.

Para el año 1904, el resultado general de la navegación internacional y del cabotaje de los buques á vela y á vapor entrados al puerto y salidos de él con fines comerciales, fué el siguiente:

	Núm.	Tonelaje
Buques entrados	6,151	6:018,256
Buques salidos	6,125	6:052,440
Total.	12,276	12:070,696

El número anual de las llegadas de buques, ha disminuído en el período 1874-1904 de 7,336 á 6,151; pero el tonelaje medio ha aumentado en el mismo período de 212 á 977. Esto depende esencialmente del hecho de que los veleros que representaban en 1874 el 75 % de los buques llegados, representan ahora apenas el 36 %.

Los buques de bandera italiana representan en el movimiento total cerca de un 70 %, en cuanto al número, y más del 40 % en cuanto al tonelaje.

Un elemento importante de la actividad del puerto de Génova, lo constituye el movimiento de pasajeros. Considerando solamente los viajes de larga navegación, el número de pasajeros embarcados fué en 1903 de 70,062, y el de los pasajeros desembarcados alcanzó á 63,328. Cerca del 65 % en este movimiento se opera bajo bandera italiana.

El total de los derechos aduaneros y portuarios percibidos en 1904 fué de 66:078,853 liras. De esa suma, 4:196,215 liras corresponden á derechos marítimos de toda especie.

SECCIÓN II.—**Organización y administración**

El Código de la Marina Mercante, promulgado el 24 de octubre de 1877 y la Ley de Puertos de 2 de abril de 1885, contienen todas las disposiciones generales de carácter legal, sobre las cuales se basa el ordenamiento administrativo de los puertos italianos.

La ley italiana distingue el dominio público del Estado de su dominio privado. Los bienes que comprende el dominio público del Estado son: los caminos nacionales, las riberas del mar, los puertos, los golfos, las playas, etc.; estos bienes son inalienables. Los bienes que forman parte del dominio privado, y que el legislador italiano llama bienes patrimoniales, pueden, al contrario, ser enajenados de acuerdo con las leyes que les conciernen. El Código de la Marina Mercante (artículo 157) autoriza el pasaje al dominio privado del Estado, de los puertos, playas, etc., que, por una declaración de la administración marítima, resulten no ser ya necesarios al uso público. El mismo Código determina (artículos 158 y 159) las reglas relativas á las concesiones de que pueden ser objeto, á favor de particulares, ciertas dependencias del dominio público marítimo (las concesiones á perpetuidad, sólo por una ley expresa se pueden autorizar; las concesiones temporarias son acordadas por la administración marítima). Las otras disposiciones del Código que interesan á la administración de los puer-

tos, se refieren á la policía y vigilancia de los puertos mismos y de los navíos que los visitan (artículos 163 á 191). Esas disposiciones no difieren esencialmente de las vigentes en otros países y que ya hemos tenido repetidas ocasiones de citar *in extenso.*

La ley de 2 de abril de 1885 y su reglamentación de 9 de mayo de 1901, fijan los principios de clasificación de los puertos y establecen las reglas generales de la organización administrativa de los mismos.

Tomando por base el criterio jurídico de repartir los puertos, según su importancia con relación al comercio y á la navegación —para distribuir luego equitativamente los gastos de las obras entre las diversas entidades beneficiadas,—la ley divide los puertos, playas y atracaderos en dos categorías.

A la primera pertenecen los puertos y playas que interesan á la seguridad de la navegación en general, sirviendo sólo ó principalmente de refugio á los buques.

A la segunda, los puertos y atracaderos que sirven esencialmente al comercio. Éstos se subdividen después en cuatro clases, aplicando en la subdivisión el criterio principal y casi único del movimiento comercial en cada uno de los últimos tres años.

Pertenecen, respectivamente, á las tres primeras clases, los puertos en que el tonelaje total anual de mercancías embarcadas y desembarcadas no haya sido, en dicho período, inferior á 250,000, 25,000 y 10,000. Son de cuarta clase, todos los puertos y atracaderos no incluídos en las clases precedentes.

En cuanto á la repartición de los gastos, el Estado tiene á su cargo exclusivo todas las obras destinadas á realizar un anclaje y atraque seguro en los puertos de primera categoría. Sin embargo, si en tales puertos ocurriere la necesidad de tener que emprender obras de interés especial para el comercio, la repartición de los gastos se hará como para los puertos de la segunda categoría y de la clase á que corresponda asimilar aquellas obras.

Los gastos, de cualquier naturaleza que sean, relativos á los puertos de segunda categoría, se reparten como sigue: el Estado toma á su cargo el 80 % del importe de los gastos para los puertos de primera clase; el 70 ó el 60 % para los puertos de segunda clase según su movimiento comercial, durante cada uno

de los últimos tres años, haya sido superior á 100,000 toneladas, ó no; y el 40 %, para los puertos de tercera clase. Cuando un trabajo interesa simultáneamente á varias administraciones del Estado, la contribución de éste se subdivide en proporción al interés respectivo. El complemento de los gastos incumbe á las provincias y comunas beneficiadas.

Para los puertos de cuarta clase, los gastos se dejan completamente á cargo de las comunas, constituídas en *consorcio*. El Estado y la provincia pueden, sin embargo, contribuir respectivamente con un subsidio máximo de 30 y 10 % para las obras nuevas y mejora de las existentes.

El Estado, por regla general, contribuye no sólo á los gastos de las obras esencialmente marítimas, sino también al utilaje de los puertos, es decir á la instalación de las vías férreas y de los aparatos para la carga y descarga de las mercancías, á la construcción de galpones y almacenes, etc.; sin perjuicio de confiar después la explotación de estas instalaciones á corporaciones constituídas,—como ser las Cámaras de Comercio,—ó á concesionarios particulares. En algunos casos, sin embargo, han sido ejecutadas por particulares, previamente munidos de la correspondiente concesión, instalaciones muy importantes para la carga, descarga y depósito de las mercancías.

Los gastos de construcción, conservación y explotación de los faros y farolas establecidos en las proximidades ó en el interior de los puertos de segunda categoría, incumben al Estado, á las provincias y á las comunas, en las mismas proporciones que los otros gastos concernientes á los puertos respectivos. Los faros de descubierta, así como los destinados á señalar un peligro y los que sirven para indicar la posición y la entrada de los puertos de primera categoría, se hallan exclusivamente á cargo del Estado.

Los gastos que corren por cuenta de las provincias y comunas para los puertos de las tres primeras clases de la segunda categoría, se reparten del modo siguiente: la mitad á cargo de la provincia en que se halla situado el puerto, con el concurso de

las provincias interesadas en la instalación, mejora y conservación del puerto; la otra mitad á cargo de la comuna en que está el puerto, con el concurso también de las otras comunas interesadas.

Se consideran provincias y comunas interesadas, aquellas que se sirven del puerto para la exportación de sus productos agrícolas é industriales, y para la importación de mercancías y productos de cualquier clase destinados al uso y consumo de sus habitantes respectivos.

El Ministerio de Obras Públicas forma la lista de estas provincias y comunas, basándose para hacerlo en las informaciones que le suministran los Ministerios de las Finanzas, de la Marina y de la Agricultura, Industria y Comercio, y después de oídos el Consejo de Comercio y los Consejos superiores de Marina y Obras Públicas. La lista se comunica entonces á los Consejos de las provincias y comunas interesadas, que someten sus observaciones, y queda fijada definitivamente por real Decreto expedido á propuesta del Ministro de Obras Públicas y previo dictamen del Consejo de Estado.

La cuota correspondiente á cada una de las provincias y comunas interesadas, se determina á prorrata del beneficio que ellas deben sacar de sus relaciones comerciales directas con el puerto, y tomando en cuenta la población de cada una de ellas, su riqueza representada por el importe de sus contribuciones directas, y las distancias por ferrocarril y camino ordinario al puerto considerado.

Esa cuota se fija también por real Decreto, después de oídos el Consejo superior de Obras Públicas, el Consejo de Comercio y el Consejo de Estado, y previa comunicación hecha á los Consejos de las provincias y comunas interesadas, con el fin de que puedan oponer sus observaciones.

La fórmula adoptada para la repartición de las cuotas con que han de contribuir las comunas interesadas, es la siguiente:

$$q = \frac{(R + P)[3l - (D + 2d)]}{\Sigma(R + P)[3l - (D + 2d)]}$$

en la cual R representa el importe de las contribuciones directas anuales pagadas por la comuna; P, la cifra de la población; D, la parte de la distancia de la comuna al puerto que hay que recorrer por vía férrea; d, la parte de distancia que hay que recorrer por camino ordinario; y l, el mayor de los valores de $D + d$ para las diversas comunas.

La misma fórmula se aplica para la repartición de los gastos que incumben á las provincias, representando entonces R, P, D y d respectivamente: el importe de las contribuciones directas anuales, la cifra de la población, y las longitudes de los trayectos que hay que recorrer, por vía férrea y por camino ordinario, para ir de la capital de la provincia al puerto. Cuando el puerto se halla en la capital de la provincia, se toma por valor de $D + d$ la distancia comprendida entre el puerto y el centro de densidad de la población.

Los trabajos que deban emprenderse en los puertos de primera clase, y los gastos correspondientes, los determina el Gobierno sin que intervengan las provincias y comunas interesadas. En los puertos de segunda y tercera clase, al contrario, el Estado no puede hacer ejecutar nuevos trabajos extraordinarios, sino después de obtenido el asentimiento de los Consejo provinciales y comunales cuyas cuotas contributivas en los trabajos representen por lo menos las dos terceras partes del importe total de los gastos previstos. A defecto de este asentimiento, las obras sólo pueden llevarse á cabo en virtud de una ley especial.

Los trabajos de mejora y conservación de los puertos de las tres primeras clases, se ejecutan bajo la dirección exclusiva del Estado. Los anteproyectos se someten á dos Comisiones mixtas: una local y otra central, y son aprobados por el Ministerio de Obras Públicas, después de oídos el Ministerio de la Marina, el Consejo superior de Obras Públicas y el Consejo de Estado, cuando haya lugar ó cuando lo juzgue oportuno el Ministro de Obras Públicas.

La Comisión local presidida por el Prefecto de la provincia en que se halle situado el puerto, comprende: un miembro de la Cámara de Comercio, el Síndico de la comuna en que está el puerto, el Ingeniero Jefe del Genio civil, un Oficial del Genio

militar, el Capitán del puerto, un Capitán de la Marina mercante, el Intendente de las Finanzas, un Consejero de cada una de las provincias interesadas y un Ingeniero del Genio civil como secretario.

La Comisión central, presidida por el Ministro de Obras Públicas ó su representante, se compone así: el Director general de Obras hidráulicas, dos Inspectores del Genio civil, un Director ó Inspector del Genio marítimo, un Oficial general ó superior del Genio militar, el Director general de la Marina mercante, un Director general ó Inspector general de Finanzas, un representante del Ministerio de Agricultura, Comercio é Industria, y un Ingeniero del Genio civil como secretario. Si los trabajos tienen atingencia directa con la defensa del Estado, la Comisión comprende además un Oficial superior de Artillería y un Oficial superior de Estado Mayor.

Cada año, se transmite á las provincias y comunas interesadas la liquidación de los gastos relativos á los puertos marítimos que les conciernen. Ellas deben entonces vertir en las cajas del Tesoro público el importe de las cuotas respectivas.

Las comunas, de acuerdo con las Cámaras de Comercio, pueden pedir al Gobierno la imposición de un derecho suplementario de anclaje á los navíos que frecuentan el puerto en que están interesadas. Este derecho, cuyo maximum es de 50 centésimos de lira por tonelada de registro, se establece á propuesta conjunta de los Ministerios de Obras Públicas, de Finanzas y de la Marina, previo dictamen del Consejo de Comercio y del Consejo de Estado. El producido del derecho se aplica exclusivamente á los trabajos de mejoramiento aprobados por el primero de los Ministerios nombrados, después de oído el Consejo superior de Obras Públicas.

Puede también el Gobierno, á pedido de las Municipalidades y Cámaras de Comercio interesadas, conceder el establecimiento de obras marítimas, así como la percepción del derecho suplementario de anclaje en el puerto, á las provincias, á las comunas, á las Cámaras de Comercio ó á particulares, después de oídas las opiniones del Consejo superior de Obras Públicas, del Ministerio de Comercio y del Consejo de Estado.

Todo pedido de concesión debe presentarse acompañado del proyecto de obras á ejecutar, de su presupuesto y de la indicación de los medios financieros con los cuales se propone el interesado hacer frente á los gastos. La ejecución de las obras concedidas queda bajo la vigilancia de los Ingenieros del Genio civil de la provincia. La concesión se da con carácter de revocable en cualquier época,—mediante indemnización,—por causa de utilidad pública ó de mejor servicio público.

En los puertos de cuarta clase, son obligatorios para las comunas los gastos relativos á: 1.° la conservación de los puertos naturales y las reparaciones de las obras de abrigo, y, de las obras de arte de cualquier clase destinadas á facilitar la arribada y anclaje de los buques; 2.° la conservación de los terraplenes, quais, embarcaderos, boyas y aparatos de alumbrado.

Pueden también declararse obligatorios los gastos correspondientes á la construcción de obras nuevas cuyo presupuesto no exceda á 100,000 liras, cuando el Ministerio de Obras Públicas haya reconocido su necesidad y después de oídas las Comisiones locales y la Comisión central, el Consejo superior de Obras Públicas y la Diputación provincial.

Las obras de ensanche y ordenamiento de los puertos de cuarta clase, no pueden emprenderse sino después de oído el Consejo provincial y de obtenido el asentimiento de los Consejos municipales de las comunas interesadas que contribuyan por lo menos con las dos terceras partes de los gastos. En caso de oposición, el Ministerio de Obras Públicas decide después de consultados el Consejo superior de Obras Públicas y el Consejo de Estado.

Los proyectos de mejoras y de conservación los preparan, á pedido de las comunas, los ingenieros del Genio civil; pero deben siempre ser aprobados: por el Ministro de Obras Públicas, los primeros (aún cuando el Estado no contribuya á los gastos); y los segundos, por el Prefecto.

La aprobación de los proyectos de mejora de los puertos de cuarta clase, dada por el Ministro de Obras Públicas previo dictamen del Consejo superior de Obras Públicas y del Consejo de Estado, tiene el valor de una declaración de utilidad pública.

Se hace conocer anualmente á las comunas interesadas el importe de los gastos comprometidos, para que viertan la cuota que á cada una le correspende, en la caja del *Consorcio* de que forman parte.

El servicio técnico de los puertos, playas y faros está confiado al Real Cuerpo del Genio civil, bajo la autoridad del Ministro de Obras Públicas.

El servicio de la policía de los puertos incumbe á las Capitanías de puerto, las cuales dependen del Ministerio de la Marina (Dirección general de la Marina mercante).

El Estado, bajo cuya dependencia están todos los puertos marítimos, percibe las rentas producidas por las concesiones y por los derechos sobre los navíos; en Italia no existen en general derechos marítimos sobre las mercancías (la ley de 12 de febrero de 1903, que constituyó el Consorcio Autónomo de Génova, autoriza á esta Corporación á imponer tales derechos).

Los derechos de anclaje y los derechos marítimos son percibidos por los receptores de aduana. Al ocuparnos de las tarifas del puerto de Génova diremos en qué consisten estos derechos.

Para terminar esta rápida reseña de la legislación italiana sobre puertos, tendríamos que considerar dos instituciones íntimamente ligadas á la administración portuaria: la de los depósitos francos y la de los almacenes generales.

La primera ha sido ya indicada en sus líneas esenciales al tratar de los puertos francos (v. páginas 11-13). Bastará agregar

que la influencia de los depósitos francos en el desarrollo del puerto de Génova, ha sido mínima. Génova no es un puerto de tránsito. A pesar de los esfuerzos colosales para atraer siquiera el comercio de Suiza por los ferrocarriles del San Gotardo y del Simplón, un cuarto solamente de las 800,000 toneladas que forman el comercio de importación y exportación de aquel país, pasa por territorio italiano y utiliza los puertos de Génova y Venecia. La Suiza septentrional sigue siendo cliente de los puertos del norte que le ofrecen la ventaja de los transportes por el Rhin, más baratos (aunque mucho más largos) que los ferroviarios hasta Génova. Marsella, por otra parte, continúa acaparando el tráfico de la Suiza occidental.

En cuanto á la situación legal de los Almacenes generales en Italia, he aquí las características principales de la ley de 17 de diciembre de 1882, actualmente en vigor:

Las disposiciones de esta ley se refieren: *a*) á las formalidades para la institución; *b*) á las formalidades para las modificaciones ulteriores de los depósitos y tarifas; *c*) á la publicidad periódica de noticias referentes á la situación del Almacén; *d*) á la vigilancia de la Cámara de Comercio; *e*) á las penalidades con que se castiga la inobservancia de las normas establecidas por la ley.

a) Conviene ante todo que llegue á pleno conocimiento del público la persona ó entidad que tiene á su cargo la explotación del Almacén general, y las garantías con que ella cuenta. Todo el que se proponga explotar un Almacén general (persona física, sociedad, ó persona moral, y por consiguiente también las Cámaras de Comercio y Comunas) está, pues, obligado, en primer término, á hacer constar por acto público notarial (artículo 2.° de la ley):

1.° *su nombre* (firma, razón social) *y domicilio,*

2.° *el capital con que será explotado el Almacén, y las garantías que se ofrecen á los depositantes y sus causahabientes,*

3.° *las indicaciones precisas y detalladas de los lugares destinados al Almacén, á las operaciones de registro, de venta, etc.* Esta disposición, que los artículos 1.° y 2.° de la reglamentación

de la ley precisan y aclaran, (1) tiene por objeto principal los intereses de la aduana, pero de ella derivan también importantes consecuencias respecto de las relaciones con los depositantes. En efecto, los locales no descritos en el acto público ó no comprendidos en la numeración, se considera que no forman parte del Almacén general, y por lo tanto, las mercancías que en ellos se depositasen no podrían ser objeto de los títulos representativos á que se refiere la misma ley,

4.º *los formularios precisos de los certificados de depósito, cédulas pignoraticias y endosos,*

5.º *la noción exacta de las obligaciones que la administración del Almacén asume respecto de la introducción de las mercancías, de la conservación de las mismas, de las averías y mermas que ellas puedan sufrir.* Esta disposición debe coordinarse con la norma general de responsabilidad establecida en el artículo 8.º de la misma ley, que dice así: «Los Almacenes generales son responsables de la conservación y custodia de las mercancías y artículos depositados en ellos, con exclusión de las averías y mermas naturales provenientes de la calidad y condición de las mercancías y artículos, y salvo también los casos de fuerza mayor»,

5.º *la indicación precisa de la tarifa de los precios á satisfacer, sea por depósito de las mercancías, sea por cualquier otra operación que el Almacén haya de efectuar* El legislador ha querido, á propósito de las tarifas, dejar plena libertad, no estableciendo ningún límite, ningún importe: la concurrencia se encargará de fijar la cifra. Lo único que se exige es que la compilación de las tarifas se inspire en el principio que debe informar todas las obligaciones de los Almacenes generales: la igualdad

(1) Artículo 1.º Los locales para el Almacén general deberán edificarse ó adaptarse tomando por base los planos aprobados por el Ministerio de Finanzas, el cual podrá imponer las modificaciones que juzgue necesarias para la plena seguridad y fácil vigilancia de los mismos locales. El Ministerio de Finanzas determinará también el número, la ubicación y la amplitud de los departamentos que han de ponerse á la disposición de las administraciones de impuestos de aduana y de impuestos de consumo, y de los cuerpos de guardia aduanera.

Art. 2.º Todos los locales y espacios comprendidos dentro del recinto de un Almacén general, deberán llevar números de orden visibles del exterior. Estos números de orden no podrán alterarse sin previo aviso á la autoridad financiera.

para todos. Esto no impide ciertamente que en circunstancias determinadas, pero que pueden presentarse para cualquiera de los que utilizan los almacenes (duración excepcional del depósito, calidad ó cantidad extraordinaria de las mercancías depositadas), se apliquen tarifas especiales más favorables ó desfavorables que las corrientes.

Del acto público (notarial) que contiene todas estas indicaciones, se sacan tres copias auténticas que se consignan respectiva mente: al Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, á la Cancillería del Tribunal local y á la Secretaría de la Cámara de Comercio que tiene jurisdicción donde el Almacén general ha de establecerse. Un extracto del acto se publica en el «Diario Oficial del Reino»;

b) La ley prescribe las diversas formas de publicidad para las ulteriores modificaciones del acto constitutivo; esas modificaciones no podrán hacerse efectivas hasta dos meses después de dadas así á la publicidad. Sin embargo, cuando se trata de rebajas á introducir en las tarifas, la modificación se hace efectiva inmediatamente después de las publicaciones. Si las modificaciones son onerosas ó consisten en la disminución de las garantías, no tienen efecto retroactivo, es decir, que no podrían aplicarse á depósitos hechos antes del día en que entran en vigor.

c) Dentro de los primeros diez días de cada mes, la administración está obligada á publicar y á transmitir á la Cámara de Comercio y al Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, la situación correspondiente al mes anterior (artículo 7.º).

Esta compilación que se extiende sobre un formulario fijado por el Gobierno, deberá contener solamente la indicación de: las mercancías introducidas; su peso ó el número de los fardos, y el número de los certificados de depósito y de las cédulas pignoraticias. Los datos se publican periódicamente en el *Boletín de Noticias Comerciales*. Esta disposición, destinada á llevar á conocimiento del público el movimiento general de los Almacenes, es muy sabia; pero el fin contemplado por el legislador sólo se alcanza á medias, porque el control sobre la exactitud de los datos contenidos en esas publicaciones es, como veremos en seguida, tan deficiente que los interesados tendrían razón sobrada para mirarlos con desconfianza.

d) El oficio de vigilancia y control sobre los Almacenes generales se confía á las Cámaras de Comercio. Esta vigilancia y este control pueden considerarse como función constante fijada por la ley (artículo 12), ó como función intermitente que los interesados han de provocar de vez en cuando (artículo 13).

En el primer sentido, las Cámaras de Comercio deben verificar si en el momento de constituirse los Almacenes generales se han cumplido las prescripciones relativas al acto notarial y á la debida publicidad del mismo; en caso de alteraciones, verifican si también entonces se observaron todas las formalidades requeridas que antes hemos mencionado. En el segundo sentido, las Cámaras de Comercio verifican con el examen de los libros y registros si las situaciones mensuales de los Almacenes corresponden á la realidad, cuando, tratándose de sociedades anónimas explotadoras de Almacenes, un número de accionistas que represente por lo menos 1/10 del capital social, así lo soliciten; ó examinan á pedido de uno ó varios tenedores de certificados de depósito ó de cédulas pignoraticias, si las mercancías contempladas en estos títulos se conservan y custodian debidamente, comunicando luego al Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, el resultado de la inspección.

Este punto, que debió ser el más cuidadosamente tratado en la ley, porque hace prácticamente realizable el control, resulta el más deficiente é incompleto. Aparte de no haber previsto el caso de negativa ó demora en consentir ó efectuar la inspección, hay un doble reproche que hacer al legislador: 1.° no haber permitido también á los poseedores de títulos provocar la inspección sobre la veracidad de las situaciones mensuales, y 2.° de no haber dictado disposiciones respecto de los gastos ocurrentes, ni haber hecho obligatoria la comunicación de los resultados de la inspección á quien la hubiese provocado. Por culpa de estas dos omisiones, la ley, en esta parte, seguirá siendo muy pobre en resultados prácticos y seguros.

e) En caso de inobservancia de las prescripciones mencionadas, se aplica una multa cuyo mínimo es de 51 liras y cuyo máximo es de 5,000 liras; á menos que la inobservancia constituya un delito previsto en el Código Penal, y salvo la acción civil que por da

ños y perjuicios puedan ejercer los interesados. El Ministerio público, es quien promueve la aplicación de estas penas ante el tribunal respectivo.

En el capítulo siguiente daremos algunos extractos del Reglamento y Tarifas de los Almacenes Generales Genoveses (*Molo Vecchio*), completando así la descripción de este órgano importante de la explotación comercial de los puertos. Haremos todavía, sin embargo, una observación final que demostraría, si ello fuera necesario, la poca eficacia inmediata de las leyes que autorizan en los hábitos del comercio modificaciones contrarias á su espíritu eminentemente conservador. La expedición de certificados de depósito y cédulas pignoraticias, constituye sin duda una de las más útiles funciones de los Almacenes generales. Fuera de Italia, el comercio aprovecha de buena gana este cómodo instrumento de crédito, que le permite disponer de una parte del valor de las mercancias aún no vendidas, ni siquiera despachadas en la Aduana. No obstante, en Italia,—ó por lo menos en Génova,— el procedimiento tropieza todavía para generalizarse y arraigarse en los usos mercantiles, después de veinticinco años de incorporado en la legislación vigente, con el prejuicio suspicaz que lo considera como una causa de descrédito, como un recurso extremo, precursor probable de la quiebra Y los comerciantes evitan, naturalmente, emplearlo en circunstancias normales.

CONSORCIO AUTÓNOMO DEL PUERTO DE GÉNOVA.

En el régimen administrativo de los puertos italianos, Génova constituye la excepción única.

Una corporación local, creada por la ley de 12 de febrero de 1903, con el nombre de Consorcio autónomo, tiene por misión *proveer, con los fondos especiales que la misma ley le asigna, á la ejecución de las obras y á la gestión y coordinamiento de los servicios del puerto de Génova.*

La idea del Consorcio autónomo venía preparándose de mucho tiempo atrás, como consecuencia natural de antecedentes históricos y económicos.

La rica donación del duque de Galliera, á que antes hemos aludido, no fué completamente incondicional. Fuera de la destinación exclusiva al puerto de Génova de los veinte millones ofrecidos, el convenio de 11 de abril de 1876 entre el Gobierno italiano y el donador, contiene por lo menos una cláusula que ya da á la explotación futura del puerto un carácter excepcional. Es el artículo 2.°, concebido así: « Los quais estarán provistos de « depósitos, vías férreas y aparatos mecánicos de carga y descar- « ga construídos según los sistemas mejores y más recientes. « Habrá también instalaciones para la visita y reparación de los « navíos. *Las tarifas aplicadas á esas instalaciones y aparatos « no podrán exceder nunca al mínimo de las tarifas análogas « vigentes en los puertos rivales extranjeros más importantes.»*
El Estado no podía, por lo demás, reservarse la dirección exclusiva de un puerto á cuya construcción y perfeccionamiento sólo en parte contribuyó, y que había gozado por muchos siglos de una completa independencia económica.

Ha sido, pues, por una fatal evolución que la Comisión del Puerto instituída en 1888 con el fin de coordinar y armonizar la acción de las diversas autoridades, se convirtió ella misma en una autoridad local independiente, con poderes y recursos amplísimos y con una duración casi indefinida (60 años, según el artículo 1.° de la ley).

La ocasión propicia se presentó cuando, terminadas las obras previstas en el convenio recién mencionado de 11 de abril de 1876, el aumento del tráfico resultó tan enorme que el comercio tuvo que reclamar la ejecución inmediata de nuevas ampliaciones. El Gobierno, penetrado de la imposibilidad en que estaba de suministrar los fondos necesarios con sólo los recursos del presupuesto y sin perjudicar á los otros puertos, encargó á la Comisión del Puerto de Génova el estudio de una nueva organización. Esta Comisión propuso sindicar los elementos que contribuían á la vitalidad del Puerto, el Estado, las provincias, las comunas, las Cámaras de Comercio, los ferrocarriles; substituir el sindicato en vez del Estado atribuyéndole las rentas y las cargas de este último para la ejecución de los trabajos extraordinarios proyectados y la conservación de las obras existentes; autorizarlo además para con-

tratar empréstitos que se amortizarían con el producto de las concesiones y de un impuesto aplicable á todas las mercancías embarcadas y desembarcadas en el puerto.

El sindicato debía encargarse de la administración del puerto, con facultades que lo librarían de las trabas burocráticas y le permitirían proceder rápidamente.

El Parlamento introdujo en el proyecto de ley preparado por la Comisión, una atribución más para el sindicato ó *Consorcio*, la de reglamentar y disciplinar el trabajo en el puerto de Génova.

La ley se promulgó el 12 de febrero de 1903; el reglamento de administración pública destinado á fijar los detalles de ejecución, lleva la fecha del 25 de junio del mismo año.

Se redujo al mínimo la ingerencia gubernativa, pero se juzgó que no podía prescindirse de ella por completo, estando comprometidos en el puerto de Génova considerables intereses del Estado Así la ley atribuye al Consorcio en su calidad de mandatario del Estado la administración financiera, la conservación y ejecución de las obras, la disciplina de los servicios marítimos y de las prestaciones de trabajo en el puerto; pero excluye de su competencia el servicio de pilotaje, la policía judicial, la jurisdicción penal marítima del puerto, las cuestiones de seguridad pública, la sanidad y la aduana

El Consorcio se compone del Presidente, de la Asamblea y del Comité Ejecutivo. El Presidente es nombrado por el Rey. La Asamblea, que se reune dos veces por año, consta de 26 miembros: diez representantes directos del Estado, de los cuales cinco funcionarios en Génova, son miembros natos, á saber: el Intendente de las Finanzas, el Ingeniero jefe del Genio civil, el Director de la Oficina Hidrográfica, el Capitán del puerto y el Director de la Aduana; dos funcionarios designados por la autoridad directiva de los ferrocarriles; el Alcalde de Génova; el Presidente de la Cámara de Comercio de la misma ciudad; miembros electivos de las provincias y comunas que contribuyen á los gastos del puerto; un capitán de buque; un armador; un delegado de cada una de las Cámaras de Comercio de Milán y de Turín; un delegado de los obreros del puerto, y un delegado de las corporaciones de obreros llamados caravanas del Puerto Franco.

El Comité ejecutivo, se encarga del despacho de los asuntos ordinarios y se reune dos veces por mes bajo la presidencia del Presidente del Consorcio. Se compone de diez miembros de la Asamblea; de los cuales, cinco son representantes directos del Estado, á saber: los jefes de servicio del Genio civil, de la Aduana y de los ferrocarriles, el Capitán del puerto y el Consejero de prefectura; de representantes de Génova, á saber: el Consejero municipal de Génova, el Presidente de la Cámara de Comercio, el Capitán de buque y el obrero elegido por la mayoría de los obreros del puerto y de un miembro elegido por la Asamblea del Consorcio.

El Estado tiene mayoría en el Comité ejecutivo.

Como las funciones del sindicato cesarán al cabo de 60 años, transcurrido este plazo, los trabajos realizados volverán al Estado, á cuyo dominio público pertenecen.

Estos bienes son administrados por los funcionarios del Estado que forman parte del Consorcio.

Las oficinas administrativas y los servicios del puerto están bajo las órdenes del Presidente del Consorcio; pero, para asegurar á éste un personal competente, con el mínimo de gastos, el Consorcio se sirve de todo el antiguo personal,—pagándolo, naturalmente, con sus rentas.

La administración consta de tres grandes reparticiones: la administrativa propiamente dicha, la técnica y la policial.

La repartición administrativa, que forma la secretaría general, comprende dos divisiones: 1.° asuntos generales, 2.° contabilidad y tesorería.

La repartición técnica comprende una división de los trabajos del puerto y una inspección de los ferrocarriles.

La repartición de policía comprende tres divisiones: la primera encargada de la vigilancia del puerto, de los navíos y de los quais; la segunda, de la reglamentación del trabajo y de la disciplina de los obreros por medio de inspectores; la tercera, que antes dependía de la Cámara de Comercio, vigila desde el punto de vista policial la explotación de los galpones y de las grúas.

El principio de la autonomía financiera se revela en que, contrariamente á las prescripciones generales de la ley italiana, el Consorcio no está obligado, en el ejercicio de sus funciones, á some-

terse al control de la Corte de Cuentas y de las Administraciones centrales del Estado. Puede, además, resolver sobre los proyectos cuyo presupuesto sea inferior á 100,000 liras, sin necesidad del consentimiento del Ministro de Obras Públicas.

El control y las verificaciones se efectúan por una Comisión compuesta de dos técnicos (un Inspector del Genio civil y un Inspector superior de Ferrocarriles), y de dos revisadores de las cuentas, los cuales no forman parte del Comité ejecutivo.

Las decisiones del Comité se someten al Prefecto de Génova, quien verifica si ellas entran en las atribuciones del Consorcio y están de acuerdo con las leyes; si no llenan estas condiciones, puede el Prefecto anular aquellas decisiones.

El Estado cede al Consorcio el uso gratuito de los emplazamientos, construcciones, flota de servicio y utilaje del puerto, con excepción de las instalaciones que sirven para el ejército, la aduana, la sanidad, etc. Le asigna el sobrante de los fondos ya votados y, además, con destino á la conservación de las obras y á la iluminación del puerto,—una suma anual de un millón de liras, suma que podrá elevarse hasta dos millones proporcionalmente al aumento del tráfico. Le acuerda también la facultad de imponer á las mercancías manipuladas un derecho variable entre 10 centésimos de lira y una lira por tonelada. Finalmente, garantiza hasta cierto límite el pago de los intereses de los empréstitos contratados por el Consorcio.

El Consorcio funciona desde el 1.º de julio de 1903 bajo la presidencia del general Esteban Canzio, yerno de Garibaldi, y tiene su sede en el histórico palacio de San Jorge. Ha prestado ya grandes servicios: ha dado unidad á las oficinas que antes dependían de varias administraciones; ha tomado á su cargo y reglamentado la explotación de los galpones y aparatos de carga y descarga, confiada antes á la Cámara de Comercio; ha instituído oficinas especiales para los servicios náuticos, meteorológicos y estadísticos; ha provisto á la seguridad de las personas y de las mercancías; ha discutido y aprobado el proyecto de ampliación del puerto, sometido á su examen por el Gobierno; estudia un Reglamento general definitivo, y ha terminado una multitud de reglamentaciones parciales que pueden servir de modelo á cualquier administra-

ción de puertos. Ahora se dispone á iniciar el primer período de actividad técnica, para lo cual se ha asegurado ya los medios financieros mediante un empréstito garantido por el Estado.

Pero la parte más laboriosa y difícil quizá de sus atribuciones, y con la cual tuvo que iniciarse apenas instalado, fué la organiza ción del trabajo de los jornaleros y la solución del gran conflicto entre el comercio y los obreros del puerto.

El Consorcio juzgó que, á pesar de las leyes anteriores que habían abolido las corporaciones obreras y consagrado la libertad del trabajo, tenía el derecho, en virtud de los poderes que se le habían conferido, de reglamentar el trabajo en el puerto, y que, sólo ejerciendo ese derecho para eliminar la superabundancia de mano de obra, obtendría trabajo bien hecho y evitaría los conflictos con los comerciantes.

Los principios adoptados por el Consorcio á este respecto, son los siguientes:

1.° Limitar el número de los obreros á las estrictas exigencias del comercio.

2.° Inscribir sobre una lista única de rotación á los obreros fijos admitidos á trabajar en el puerto, y excluir de esta lista á los jornaleros á fin de evitar las desigualdades de salario; admitir en caso de necesidad extraordinaria el empleo de jornaleros inscriptos en listas especiales.

3.° Imponer para la inscripción de los obreros en las listas de trabajadores del puerto, condiciones de edad, aptitud y moralidad, y aplicar en los casos previstos amonestaciones, multas ó la expulsión. El Consorcio declina toda responsabilidad civil; se limita á dictar las reglas disciplinarias del trabajo, y á velar por el cumplimiento de esas reglas. Llena así una función social que la ley le confiere en interés de la comunidad y con prescindencia de toda especulación. La distribución del trabajo se efectúa bajo la vigilancia de los representantes del Consorcio, y esa vigilancia no tiene más objeto que el de tutelar el interés público.

4.° Organizar á los obreros en asociaciones de previsión y de socorro mutuo. Los obreros se reparten en categorías según la naturaleza del trabajo realizado. Cada categoría constituye una compañía ó corporación regida por estatutos que aprueba el Con-

sorcio, y que prevén la provisión de las herramientas ó útiles de trabajo, la constitución de un fondo destinado á suministrar pensiones en caso de enfermedad, á asegurar la vida de los trabajadores contra los accidentes del trabajo, y á formar cauciones para indemnizar á los comerciantes cuando ocurra el caso.

Cada compañía está presidida por un cónsul electivo asistido en sus funciones por un comité también electivo. El cónsul representa á la compañía ante el Consorcio, dirige el trabajo, lo distribuye entre los asociados según los pedidos recibidos de los patrones por intermedio de los gerentes (*gestori*) del Consorcio.

5.º Instituir un consejo de arbitraje para el arreglo amigable de las cuestiones entre comerciantes y obreros, y entre éstos y sus compañías ó corporaciones.

6.º Aplicar una tarifa y horario oficiales de trabajo.

7.º Asegurar al comercio la buena ejecución del trabajo.

Tales son, en resumen, los principios de la reglamentación del trabajo que sirven de base al decreto de 15 de junio de 1904. Esta faz de la actividad del Consorcio es la más discutible. Ha sido objeto de vivas críticas en los círculos comerciales de la ciudad, y la Municipalidad, la Cámara de Comercio, los introductores de carbón, — gremio importantísimo en Génova, — manifestaron francamente su desagrado contra las medidas adoptadas. Es incontestable que éstas dieron por resultado inmediato el aumento de los gastos que gravitan sobre el comercio. Pero sería prematuro decidir si las nuevas cargas estarán ó no compensadas por las garantías mayores de tranquilidad y estabilidad; los conflictos obreros ocurridos desde 1903 han sido arreglados fácilmente: la cuestión es saber si el Consorcio mostró suficiente energía al encarar algunas pretensiones exorbitantes de los obreros, ó si —como se afirma,—ha llevado su debilidad para con ellos hasta la inconsecuencia, renunciando en ciertos casos á hacer respetar las reglamentaciones dictadas por él mismo.

CAPITULO X

PUERTO DE GÉNOVA

(CONTINUACIÓN)

Anexos: Extractos de leyes, reglamentos y tarifas

A. REGLAMENTO DE EJECUCIÓN DE LA LEY GENERAL DE PUERTOS DE 2 DE ABRIL DE 1885. (1)

PARTE SEGUNDA

Atribuciones y relaciones recíprocas de las oficinas del Genio civil y de las autoridades marítimas y comerciales

I.—DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 104. El servicio técnico de los puertos, faros y playas, corresponde á las oficinas del Genio civil.

El servicio de la policía de los puertos y playas, entra en las atribuciones de las Capitanías de Puerto, de acuerdo con el Código de la Marina Mercante y su Reglamentación.

Art. 105. Las oficinas antedichas deben mantener entre sí las relaciones necesarias para la regularidad de los servicios que les están respectivamente encomendados, según las normas fijadas en los artículos siguientes, y que se relacionan con:

a) el cuidado y conservación de las obras de arte de los puertos;
b) las máquinas y aparatos flotantes destinados al servicio de las obras portuarias;

---

(1) Este Reglamento lleva la fecha del 9 de mayo de 1901.

c) las grúas para embarco y desembarco de las mercancías;
d) los diques de carena y varaderos;
e) las dársenas;
f) las obras nuevas de los puertos y playas;
g) el servicio de lastraje;
h) la conservación de las señales fijas y flotantes, y la vigilancia del funcionamiento de los faros y fanales de señalamiento y de los aparatos de iluminación de los embarcaderos;
i) la pesca con relación al régimen hidráulico de los puertos y playas marítimas, y á la conservación de las obras;
j) los ríos y canales que desembocan en los puertos;
k) la policía técnica de los puertos y las playas.

Art 106. . . . .

II.—DISPOSICIONES PARTICULARES

a) Del cuidado y conservación de las obras de arte de los puertos

Artículo 107. Los Ingenieros Jefes del Genio civil y sus dependientes, de conformidad con las instrucciones generales emanadas del Ministerio de Obras Públicas y con las especiales que deben pedirse en cada caso al Inspector seccional, procederán en épocas determinadas, ó extraordinariamente si fuere necesario, á efectuar la inspección de las obras marítimas, tomando nota de las condiciones en que se encuentren las varias construcciones de los puertos, playas y faros y de las restauraciones ó mejoras oportunas, sobre las cuales,—antes de elevar la propuesta al Ministerio de Obras Públicas,—interpelarán, si es del caso, á las Capitanías de puerto, á fin de verificar cuáles son de más importancia para la navegación y el comercio.

Art 108. Las Capitanías, aún cuando no hayan sido interpeladas, podrán indicar y proponer á las oficinas del Genio civil las medidas y los trabajos que reputen necesarios para la buena conservación de las obras marítimas.

Art. 109. Los Capitanes de puertos deben dar al personal de su dependencia las oportunas instrucciones para que suministren á las oficinas del Genio civil los informes y datos que se les pidan de acuerdo con el artículo 107.

Art. 110. Las Capitanías informarán á las oficinas del Genio civil de cuanto deterioro noten en las obras de los puertos, indicando cuáles sean, á su juicio, las causas de tales deterioros y qué medios consideran necesarios para repararlos.

Si los deterioros fueran causados por terceros, las Capitanías procederán de acuerdo con el artículo 177 del Código de la Marina Mer-

cante (1) y con el artículo 864 del Reglamento respectivo (2); y las oficinas del Genio civil al transmitir á las Capitanías de puertos el peritaje de los deterioros causados, indicarán también el tiempo que presumiblemente transcurrirá para ser emprendidas y terminadas las reparaciones.

El importe de las reparaciones será en seguida vertido, á la orden de la Capitanía, en la tesorería provincial ó en las subtesorerías dependientes, y se ordenará la ejecución de las reparaciones por las oficinas del Genio civil con cargo á los fondos designados al efecto en el balance del Ministerio de Obras Públicas.

Art. 111. Las oficinas del Genio civil harán conocer á las Capitanías de puerto, si es posible llevar á efecto y dentro de qué límites, sus propuestas de restauraciones ó mejoras de las obras portuarias, y las tendrán al corriente del éxito de las providencias que tomen.

Art. 112. Para las reparaciones á efectuar en las obras de los puertos, playas y faros que no sean de la competencia del Ministerio de Obras Públicas, las Capitanías se dirigirán á las Administraciones y Corporaciones á quienes incumba proceder, informando de ello á la oficina del Genio civil.

Art. 113. Las oficinas del Genio Civil no tienen ingerencia directa en los edificios destinados al servicio de las Capitanías de puerto.

---

(1) *Art. 177 del Código de la Marina Mercante.*—Las oficinas de puertos cuidarán de que no se causen deterioros á los embarcaderos, muelles, varaderos, terraplenes, fanales y otras señales fijas, boyas y en general en ninguna las obras de propiedad del Estado.

Si ocurriera algún deterioro por culpa de los capitanes, patrones ú otros, la autoridad marítima lo constatará por medio del peritaje, y procurará su reembolso.

Las reclamaciones contra las órdenes de la autoridad marítima no podrán suspender el pago, salvo los derechos á la restitución de lo pagado que podrán hacerse valer ante el tribunal competente.

(2) *Art. 864 del Reglamento para la ejecución del Código de la Marina Mercante.*—En los casos contemplados por el artículo 177 del Código de la Marina mercante, la oficina de puerto da aviso de los deterioros causados en las obras del puerto, boyas, etc., á la Oficina del Genio civil, la cual avalúa los gastos que exigirá la reparación.

Para el pago de estos gastos y para otros procedimientos á cargo del autor del deterioro, se observarán las normas establecidas en el artículo 429 del presente Reglamento. (*)

(*) *Art. 429 del Reglamento para la ejecución del Código de la Marina Mercante.*—Para el reembolso de los gastos...., las oficinas de puertos invitarán verbalmente á efectuarlo, á los propietarios ó armadores de los barcos, dándoles comunicación,—y prometiéndoles también sacar copia si lo piden,—de los documentos respectivos.

Si demoraran el reembolso ó se rehusaran á efectuarlo, se les remitirá por medio de un empleado de la Capitanía del puerto un mandato escrito (*ingiunzione*), indicando en él especialmente la causa y el importe de los gastos cuyo reembolso se exige y marcando el plazo dentro del cual debe verificarse el pago.

Si transcurre inútilmente este plazo, que no será de más de cinco días, se trasmitirá otro ejemplar del mandato, con la declaración de no haberse obtenido el pago, al presidente del tribunal civil de la circunscripción, á fin de hacer ejecutorio el mandato mismo. Una vez provisto éste del decreto del tribunal, se envía á la autoridad judicial respectiva (*pretura*) para su cumplimiento.

Siempre que en dichos edificios existan locales dependientes del Ministerio de Obras Públicas, las oficinas del Genio civil, antes de emprender á los trabajos de conservación y de reparación en los locales mismos, deberán ponerse de acuerdo con las Capitanías de puerto.

La conservación y las reparaciones de los terraplenes y muelles sobre los cuales estén construídos dichos edificios, son siempre de la exclusiva competencia de las oficinas del Genio civil, salvo lo dispuesto en el artículo 104.

b) De las máquinas y aparatos flotantes destinados al servicio de las obras portuarias

Artículo 114. Las máquinas y aparatos flotantes de propiedad del Estado, adscriptos al servicio de la navegación de los puertos y á la construcción y conservación de las escolleras y demás obras portuarias, dependen, junto con el personal respectivo, directamente de las oficinas del Genio civil, salvo lo dispuesto por el Código de la Marina Mercante y por su Reglamento con relación á la policía de los puertos y playas de la navegación.

Art. 115. Las oficinas del Genio civil cuidarán de que se observen rigurosamente, respecto del anclaje y custodia del material flotante mencionado en el precedente artículo, las prescripciones generales que regulan el servicio de los puertos.

Art. 116 La estación ordinaria de fondeadero del material flotante de que se habla en los artículos precedentes, será establecida por las Capitanías de puerto, después de oídas las oficinas del Genio civil.

Cuando haya que transportar una parte del material flotante de un lugar á otro del mismo puerto, ó de uno á otro puerto, se observarán las normas prescriptas en el artículo 933 del Reglamento de ejecución del Código de la Marina Mercante. (1)

Art. 933.—Las oficinas del Genio civil encargadas del servicio de los puertos, playas y faros, darán á las respectivas oficinas de puerto la nota del material flotante que dependa de la Administración de Obras Públicas, indicando para cada aparato, etc., el nombre de la persona que de él responda. Las oficinas de puertos registrarán estas indicaciones á los efectos de la policía marítima y del orden de los servicios del puerto. Si hubiera que llevar uno de esos aparatos, etc., de un punto á otro del puerto, la oficina del Genio civil avisará á la del puerto qué aparato es el que ha de llevarse, á qué punto ha de ser transportado y el motivo del cambio de lugar. En vista de tales indicaciones, y siempre que no sufra trastornos la navegación, la oficina del puerto proveerá al transporte del material flotante á su nueva posición, y á su fácil utilización en la misma. Cuando haya que expedir material flotante de un puerto á otro, la oficina del puerto del lugar en que se halla el material á transportar, después de recibidas análogas indicaciones, dará por escrito su autorización, haciendo constar:

a) el material flotante á expedir y el puerto de su destino;
b) el nombre del marino que dirigirá el transporte, marino que deberá tener los requisitos exigidos por el Código de la Marina Mercante y por el presente Reglamento;
c) el nombre y calidad de las personas embarcadas.

Art. 117. Si los oficiales de las Capitanías observaran algún defecto en el modo de fondear ó en la custodia del material flotante referido, ú opinasen que su seguridad estuviera en peligro por cualquier circunstancia, tomarán las medidas oportunas de acuerdo con el Código de la Marina Mercante, informando de ellas al mismo tiempo á la oficina del Genio civil.

Art. 118. En los puertos situados en localidades donde no resida ninguna oficina del Genio civil, el material flotante y el personal adscripto á él, podrán, previa aprobación de los Ministerios competentes, ponerse bajo la dependencia inmediata del Oficial del puerto, el cual se atendrá á las instrucciones que le comunique la competente oficina del Genio civil.

Art. 119. Cuando sea necesario desarmar ó reparar alguna parte del material flotante, ó cuando haya que ponerla de nuevo en servicio, la oficina del Genio civil informará á la autoridad marítima local de los detalles particulares que pudieran interesarle.

Art. 120. Las prescripciones de los artículos precedentes son aplicables al material flotante de las Empresas de obras marítimas, las cuales deberán observarlas.

Las oficinas del Genio civil comunicarán á las Capitanías las disposiciones que á ese respecto contengan los pliegos de condiciones de los contratos de obras.

Art. 121. Si ocurre limpiar ó reparar el material flotante de la Administración de Obras Públicas, las oficinas del Genio civil deberán ponerse de acuerdo con las Capitanías de puerto para elegir y dejar disponible el lugar donde se pueda sacar á tierra dicho material de conformidad con los reglamentos del puerto.

Asimismo, deberán ponerse de acuerdo cuando se trate de la demolición de alguna parte del material declarado inservible.

c) y *d) De las grúas para embarco y desembarco de las mercancías, y de los diques de carena y varaderos*

Artículo 122. Las grúas y otros mecanismos para el embarco, desembarco y trasbordo de las mercancías,—así como los pontones y mástiles de carenadura,—que fueran provistos é instalados por cuenta del Estado, se entregarán por la oficina del Genio civil á la de puerto, para que ésta pueda disponer de ellos en interés del comercio.

Siempre que las Capitanías de puerto crean oportuno confiar por medio de concesiones á particulares ó á corporaciones el ejercicio de los mencionados mecanismos, interpelarán á la Cámara de Comercio y á la oficina del Genio civil, el cual si no tiene objeción que oponer, formulará las condiciones de orden técnico que deban incluirse en el contrato de concesión, á fin de asegurar la conservación

ó, si es del caso, el mejoramiento de los mecanismos mismos, y dará también su opinión propia, después de oída la Cámara de Comercio, respecto de las tarifas que los concesionarios podrán aplicar. Un funcionario de dicha oficina del Genio civil intervendrá en el acto de la entrega del material á los concesionarios y en el de la devolución.

Art. 123. Cuando el ejercicio de los mecanismos mencionados no sea confiado á particulares ó corporaciones, la Capitanía de puerto procederá á reglamentar su uso público, mediante disposiciones especiales que concertará con la Cámara de Comercio y con la oficina del Genio civil; á esta última corresponderá la conservación regular y las reparaciones que ocurra efectuar en dichos mecanismos.

Art. 124. Si los mecanismos fueran de propiedad de la Cámara de Comercio ó de particulares, su ejercicio será reglamentado de conformidad con el contrato de concesión, y en su defecto, obedeciendo á las disposiciones particulares fijadas de común acuerdo entre la Capitanía de puerto y la Cámara de Comercio ó los particulares, interviniendo también las oficinas del Genio civil.

Art. 125. Las oficinas del Genio civil deben cuidar de que en el ejercicio de los mecanismos de propiedad del Estado, de corporaciones ó de particulares se observen siempre las condiciones técnicas y las reglas prescriptas para impedir deterioros y roturas á las mercancías, ó daños á las personas. Harán visitar al efecto periódicamente las máquinas y aparatos para cerciorarse de su solidez y seguridad, así como de su buena conservación, é informarán á la Capitanía ó á la Oficina de puerto de los defectos que encontraren, á fin de que se provea el medio de repararlos.

Tanto la oficina del Genio civil como la Capitanía de puerto, podrán proponer la inspección por mecánicos especialistas.

Lo que precede no aminora en nada la responsabilidad de las personas que tengan á su cargo el ejercicio de los mecanismos, las cuales sufrirán siempre las consecuencias de todo tropiezo ó desastre que ocurra.

Art. 126. Las normas fijadas en los artículos que preceden, se extienden al uso y al ejercicio de los diques de carena y varaderos, salvo las modalidades particulares que habrá que determinar según los casos y la importancia de tales establecimientos.

e) De las dársenas

Artículo 127. Las dársenas comerciales que no constituyen parte del puerto están sujetas á las disposiciones generales del Genio civil, y las Capitanías ejercen sobre ellas sus respectivas atribuciones.

Art. 128. Siempre que la explotación de los establecimientos mencionados esté confiada, por contrato de concesión, á particulares

ó á corporaciones, la ingerencia de las Capitanías ó de las oficinas del Genio civil se fija de acuerdo con las respectivas concesiones ó por reglas particulares convenidas, si es del caso, con la Administración de Aduanas.

f) De las obras nuevas de los puertos y playas

Artículo 129. En general, las oficinas del Genio civil, al estudiar los proyectos de obras nuevas, pedirán á las Capitanías de puerto y á las Cámaras de Comercio las informaciones especiales que permitan apreciar más exactamente la utilidad y conveniencia de esas obras desde el doble punto de vista náutico y comercial.

Art. 130. Las Capitanías podrán proponer la ejecución de obras nuevas. Cuando éstas no sean de mucha importancia, ó cuando se trate simplemente de mejorar las obras existentes, las propuestas de la Capitanía podrán presentarse directamente al Ingeniero jefe de la oficina del Genio civil, el cual, después de un examen preliminar de la propuesta, la elevará con su propio dictamen al Ministerio de Obras Públicas.

Cuando las propuestas se refieran á obras nuevas ó de mucha importancia, deberán presentarse por la Capitanía al Ministerio de la Marina, el cual si las considera atendibles las pasará al de Obras Públicas.

g) Del servicio de lastraje

Artículo 131. Las oficinas del Genio civil coadyuvarán con las Capitanías en la compilación de los Reglamentos especiales sobre el manejo del lastre, de conformidad con cuanto dispone el artículo 848 del Reglamento para la ejecución del Código de la Marina Mercante. (1)

Art. 132. Cuando las oficinas del Genio civil observen que en las operaciones de lastraje no se toman las precauciones necesarias para evitar perjuicios á los fondeaderos y obras del puerto, lo avisarán á la Capitanía de puerto, proponiendo á la vez, si hace al caso, las medidas ulteriores que consideren oportunas.

---

(1) *Artículo 848.*—De acuerdo con el artículo 163 del Código de la Marina Mercante, compete á los Capitanes de puerto,—después de oído, si hay lugar á ello, el parecer de las oficinas locales del Genio civil encargadas de los puertos, playas y faros,—formular y publicar los reglamentos sobre el manejo del lastre en los puertos, radas y canales de la respectiva circunscripción, determinando los lugares y modos de embarco y desembarco, las precauciones á observarse, las normas para los pedidos y permisos, las tarifas de precios del lastre, y cualquier otra medida oportuna.

Art. 133. Los pliegos de condiciones para el arriendo de la explotación de un depósito permanente de lastre, los formulará la Capitanía de puerto, previo acuerdo con la oficina del Genio civil, y los trasmitirá después al Ministerio de la Marina para su aprobación.

h) De la conservación de las señales fijas y flotantes, y de la vigilancia del funcionamiento de los faros, fanales y aparatos de iluminación de los embarcaderos.

Artículo 134. Las Capitanías de puerto recogerán informes de los capitanes y patrones de buques sobre la eficacia y regularidad de la iluminación de faros y fanales, así como sobre el funcionamiento de las señales fijas y flotantes, y comunicarán esas informaciones á las oficinas del Genio civil.

Art. 135. Recibidas las informaciones que se mencionan en el artículo precedente, las Oficinas del Genio civil proveerán según les competa, con la cooperación de las Capitanías de puerto.

Siempre que se trate de faros, fanales ó señales flotantes situados en los puertos ó playas de cuarta clase, las oficinas del Genio civil, por intermedio de la Prefectura, denunciarán los defectos comprobados, á la Comuna ó al Consorcio á quien corresponda proveer, indicándole lo que haya de hacerse. Si estas indicaciones fueran desoídas, las oficinas mencionadas propondrán á la Prefectura la ejecución de oficio, dando cuenta al Ministerio de Obras Públicas y á la Oficina hidrográfica de la Marina Real para que se avise á los navegantes.

Art. 136. Las Capitanías de puerto deben prestarse á facilitar á las oficinas del Genio civil el modo de efectuar observaciones regulares y uniformes respecto de la visibilidad de los faros y señales, ya tengan esas observaciones un fin técnico ó de control.

Art. 137. En circunstancias excepcionales de lugar ó de distancia, podrá el Ministerio de Obras Públicas, de acuerdo con el de la Marina, confiar á un oficial de puerto el servicio de vigilancia de algún faro ó señal marítima.

En este caso el oficial de puerto deberá atenerse á las instrucciones que le dé la oficina del Genio civil.

i) De la pesca, con relación al régimen hidráulico de los puertos y playas marítimas y á la conservación de las obras

Artículo 138. Las Capitanías de puerto prohibirán la pesca en las proximidades de las obras portuarias, cuando en aquélla se empleen medios, utensilios ó aparatos que puedan perjudicar la conservación de las obras mismas.

Art. 139. Las oficinas del Genio civil y las Capitanías de puerto,

así como los Agentes de Finanzas (*agenti di Finanza*), cuidarán de que todo abuso de pesca, especialmente de la que se practica con materias explosivas, sea comprobado y denunciado á la autoridad judicial.

j) De los ríos y canales que desembocan en los puertos

Artículo 140. Además de las visitas ordinarias que, estando á lo prescripto por el artículo 891 del Reglamento para la ejecución del Código de la Marina Mercante, (1) deben efectuar en los ríos y canales que desembocan en los puertos, los ingenieros jefes del Genio civil ó sus delegados efectuarán visitas extraordinarias siempre que sospechen que los ríos y canales mencionados sean causa especial y directa de cegamiento ó relleno de los puertos.

Las circunstancias de esas visitas se harán constar en una acta, que indicará especialmente el límite de extensión tierra adentro hasta el cual se supone que el río ó canal tiene influencia sobre el régimen del puerto, y las obras de protección que se juzguen necesarias para impedir el rellenamiento. Deberá además expresarse el nombre de los propietarios obligados á ejecutar dichas obras de acuerdo con el artículo 179 del Código de la Marina Mercante. (2)

De esta acta notificará el Prefecto á los propietarios, invitándolos á presentar dentro de un plazo razonable la solicitud y los proyectos á que se refiere el artículo 888 del antes mencionado Reglamento. (3)

---

(1) *Art. 891 del Reglamento para la ejecución del Código de la Marina Mercante.*—Compete á las oficinas del Genio civil practicar las visitas oportunas á los ríos y canales para comprobar las condiciones del álveo y verificar si los propietarios ribereños cumplen con las prescripciones del Reglamento.

Tales visitas se practicarán por lo menos una vez cada tres meses para la porción inferior de dichos ríos y canales, y semestralmente para la porción superior.

La extensión respectiva de la porción inferior y de la porción superior de los ríos y canales, se definirá por los reglamentos locales de puerto si ya no lo está por disposiciones vigentes.

(2) *Art. 179 del Código de la Marina Mercante.*—A lo largo de las riberas de los canales y ríos que desembocan en un puerto, los propietarios ribereños deberán construir los muros de sostenimiento que sean necesarios. Para la construcción de estos muros se observarán las normas prescriptas por el Reglamento.

(3) *Art. 888 del Reglamento de ejecución del Código de la Marina Mercante.*—Los propietarios, antes de proceder á la construcción de las obras ó á las modificaciones en las mismas, de que se habla en los artículos precedentes, presentarán al Prefecto de la provincia una solicitud acompañada de un plano-tipo que demuestre la clase de obras á emprender, y de un metraje y presupuesto que explique el género de construcción y los materiales adoptados. Estos documentos, provistos del sello prescripto, serán remitidos por el Prefecto á las competentes oficinas del Genio civil encargadas respectivamente del servicio general gubernativo de aguas y carreteras y del servicio especial de trabajos marítimos, y á la Capitanía del puerto; para que hagan sus observaciones y prescriban las condiciones especiales aplicables al caso. Inmediatamente después de producidos los dictámenes concordes de estas tres oficinas, la Prefectura fijará el plazo y las condiciones para la ejecución de las obras.

Art. 141. No presentando los propietarios la solicitud y el proyecto de que se habla en el artículo precedente, el Prefecto dará aviso al Ministerio de Obras Públicas, el cual, si lo cree necesario, ordenará á la oficina del Genio civil que prepare dicho proyecto.

Los proyectos se depositarán en la Prefectura, y el Prefecto invitará á todos y cada uno de los propietarios á examinarlos, advirtiéndoles que si no presentaran dentro del plazo de quince días observaciones contra dichos proyectos, éstos serán aprobados por decreto que prescribirá también la ejecución de las obras.

Art. 142. Cuando los propietarios mismos presenten los proyectos de las obras, el Prefecto proveerá de acuerdo con el artículo 888 del Reglamento de ejecución del Código de la Marina Mercante, (1) y si la Oficina del Genio civil hubiera propuesto modificaciones, el Prefecto lo advertirá á los propietarios, de conformidad con el segundo parágrafo del artículo precedente y á sus efectos.

Art. 143. El Ministerio de Obras Públicas, después de oir al Consejo superior, decidirá definitivamente sobre las oposiciones y observaciones que formularen los propietarios, tanto respecto de la obligación de construir las obras como respecto de las modificaciones propuestas á los proyectos presentados por ellos.

Del mismo modo y con las mismas formalidades se procederá respecto de las observaciones que los propietarios hubieren presentado con relación á los proyectos preparados por la oficina del Genio civil, cuando esta oficina no considere fundadas aquellas observaciones y los propietarios insistan, sin embargo.

Art. 144. Resuelta toda cuestión, aprobado y declarado obligatorio el proyecto, el Prefecto fijará á los propietarios los plazos dentro de los cuales deben emprender y ultimar las obras.

Art. 145. Si los propietarios no iniciaran ó no terminaran las obras en el plazo y del modo prescripto, el Capitán de puerto y el ingeniero jefe de la oficina del Genio civil, ó sus delegados, procederán á una verificación local y levantarán el acta respectiva que servirá de base al juicio por contravención de que hablan los artículos 179 (2) y 421 (3) del Código de la Marina Mercante.

Art. 146. En el juicio por contravención intervendrá un empleado del Genio civil, y, en representación de la Administración constituída en parte civil, pedirá que, sin perjuicio de la pena pecuniaria á que se refiere el artículo 421 del Código de la Marina Mercante, se condene al contraventor á la ejecución de las obras según el pro-

---

(1) Véase la nota precedente.

(2) Véase la segunda nota al artículo 140.

(3) *Artículo 421*.—Las contravenciones á lo dispuesto en el artículo 179 se castigarán con multas que podrán elevarse á trescientas liras.

yecto ya aprobado y mandado realizar, prefijándose con ese fin un breve plazo con la cláusula á favor de la administración actora, de acuerdo con lo que prescribe el artículo 1220 del Código Civil, (1) de la autorización para ejecutar ó hacer ejecutar ella misma las obras á costa del contraventor, en el caso de que éste no las haya llevado á cabo en el plazo fijado ó las haya efectuado de una manera contraria á las reglas de arte y á las indicaciones del proyecto.

Art. 147. Acogidas las instancias de que se habla en el artículo precedente, y hecha irrevocable la sentencia, la Administración procederá de oficio, en caso de no cumplimiento ó de imperfecto cumplimiento, por parte del contraventor, á la ejecución de las obras.

Art. 148. Terminados y recibidos los trabajos, la oficina del Genio civil prepara la cuenta de los gastos efectuados, acompañándola de los correspondientes justificativos.

En la cuenta se incluirán los gastos de dirección.

Art. 149. Una copia de la cuenta y de los documentos justificativos que se mencionan en el artículo precedente, será notificada por el Capitán de puerto y por vía administrativa á los propietarios obligados al pago, con fijación del plazo dentro del cual deberán verter la suma en la Tesorería del Estado.

Si trascurriere inútilmente el plazo arriba indicado, otra copia de la cuenta y de los documentos, acompañada del mismo mandato declarado ejecutorio por el Presidente del Tribunal civil competente por jurisdicción, será notificada, en la forma prescripta por el artículo 56 del Código de la Marina Mercante, (2) al deudor moroso por el Juez de Paz, quien podrá recurrir al cobro forzoso si es necesario.

Los interesados podrán presentar reclamaciones en los plazos y en la forma que indica el precitado artículo 56.

Art. 150. El procedimiento coercitivo de los artículos precedentes

---

(1) *Artículo 1220 del Código Civil.*—No siendo cumplida la obligación de hacer, podrá autorizarse al acreedor á hacerla cumplir él mismo á costa del deudor.

(2) *Art. 56 del Código de la Marina Mercante.*—Los propietarios y los armadores son también responsables solidariamente del pago de los impuestos y otros derechos marítimos para la retribución y pagos ó retenciones de pagos adeudados á la caja de inválidos de la Marina Mercante, de los gastos de alimentación y del reempatrio de los hombres de la tripulación, y de todo gasto satisfecho á favor de los mismos por los agentes gubernativos, si tales gastos debieran estar á cargo del navío.

La responsabilidad por el reembolso de los gastos de alimentación y de reempatrio de los tripulantes, cesa en el caso de naufragio y de abandono del navío; pero el reembolso de esos gastos se tomará de los objetos salvados ó de su valor.

Para el reembolso de los gastos indicados en este artículo, los Capitanes de puerto podrán expedir órdenes, que recibirán el carácter de ejecutivas mediante el decreto del Presidente del Tribunal civil; salvo el derecho de apelar ante el Tribunal mismo dentro del término de doce días y después del pago de la suma comprobado por el recibo del reclamante, recibo que se agregará á la apelación, que de otro modo no será admitida.

se aplicará también después de agotados los trámites por vía administrativa y después que se haya pronunciado la sentencia condenatoria, si ocurre, por las contravenciones á lo prescripto en el último párrafo del artículo 179 del Código de la Marina Mercante (1) y 896 del correspondiente Reglamento, (2) ya sea para obligar á los contraventores á ejecutar las obras que convenga con el objeto de reponer las cosas en su primitivo estado, ya sea para obtener el reembolso de los gastos, cuando dichas obras se hubieran ejecutado de oficio.

k) De la policía técnica de los puertos y playas

Artículo 151. Cuando el uso y destino de las obras de los puertos no correspondan al fin para que fueron construídas, ó puedan comprometer su buena conservación, las oficinas del Genio civil lo advertirán á las Capitanías de puerto para que tomen las providencias necesarias.

Art. 152. Siempre que alguno de los aparatos flotantes del material de un puerto se vaya á pique, para la operación de ponerlo nuevamente á flote, ó de removerlo,—que es de la competencia del Ministerio de la Marina, según lo dispuesto por el Código de la Marina Mercante y su Reglamento,—prestarán su ayuda en la parte técnica los empleados del Genio civil de acuerdo con las instrucciones que reciban del Ministerio de Obras Públicas, y, en casos de urgencia, de acuerdo con los pedidos de la Capitanía y dando cuenta al mismo tiempo á dicho Ministerio.

No deberán, sin embargo, inmiscuirse en la parte administrativa, reservada á la Capitanía de puerto.

No obstante, cuando se trate del material flotante indicado en el artículo 114 de este Reglamento, la Oficina del Genio civil procederá á la operación de remoción ó salvataje.

Art. 153. Cuando se hagan en las proximidades del muro de ribera extraordinarios depósitos ó acumulaciones de mercancías, á punto de comprometer la estabilidad del muro mismo, las Oficinas del Genio civil lo avisarán á la Capitanía de puerto, y, de acuerdo con ésta, fijarán los límites de superficie y altura dentro de los cuales han de mantenerse dichos depósitos ó acumulaciones de mercancías.

---

(1) Véase la segunda nota al artículo 140.

(2) *Artículo 896 del Reglamento de ejecución de la Marina Mercante.*—Para la explotación ó apertura de canteras, como para cualquier trabajo considerable de excavación y de roturación de zonas extensas de terreno, dentro del perímetro de las cuencas que vierten sus aguas en un puerto, los propietarios deberán recabar el correspondiente permiso de la autoridad marítima, siguiendo las normas establecidas antes para cuanto concierne á las obras construídas á lo largo de los canales y ríos que desembocan en el puerto, y deberán someterse á las precauciones y condiciones que se les impongan.

Art. 154. Siempre que el amarraje de los navíos á las anillas, columnas, etc., no se hiciere observando las precauciones prescriptas; cuando, por ejemplo, varios navíos se amarren á la misma columna, anilla, etc., en forma que comprometa la estabilidad de estas últimas, las oficinas del Genio civil informarán del hecho á la Capitanía de puerto para que provea.

Las Capitanías cuidarán de que los grandes navíos atracados á los embarcaderos, aflojen sus amarras á medida que vayan aligerando su carga, y de que los piróscafos no pongan en movimiento sus máquinas mientras estén amarrados.

Cuando las amarras estén constituídas por cadenas, deben éstas revestirse de paja ó cosa análoga, ó bien apoyarse sobre maderos.

Art. 155. Al compilar los reglamentos especiales de que habla el artículo 812 del Reglamento de ejecución del Código de la Marina Mercante, (1) las Capitanías de puerto deberán oir á la oficina del Genio civil para todo lo que concierne á la conservación de las obras.

Art. 156. Antes de fijar en los pliegos de condiciones especiales para obras marítimas, el destino de espacios de agua ó de playas para uso de los talleres ó para depósitos de las empresas, los Ingenieros jefes del Genio civil deben ponerse de acuerdo por escrito con las Capitanías de puerto. En un plazo prudencial, que nunca será menor de quince días, antes de hacerse efectiva la ocupación de las áreas, las oficinas del Genio civil deben dar aviso á la autoridad marítima para que provea á dejarlas disponibles.

La entrega de estas áreas á la empresa, cuando no se las destine á la ubicación de las obras, la efectuará un empleado de la Capitanía de puerto, con intervención del Ingeniero director de los trabajos.

---

(1) *Artículo 812.*—Tomando por base las prescripciones del Código de la Marina Mercante y del presente Reglamento, los Capitanes de puerto formarán, para cada uno de los puertos de mayor importancia de la respectiva circunscripción, reglamentos especiales, sujetos á la aprobación del Ministerio de la Marina, en los que se determinará:

a) La repartición del espacio interno del puerto en cierto número de zonas donde deban fondear los navíos, y la repartición de los embarcaderos y muelles según el estado de los mismos navíos, la naturaleza de la carga y el género de operaciones que hayan de efectuar;

b) Los lugares en que haya de verificarse el embarco y desembarco de pasajeros, de mercancías y de lastre;

c) Los lugares de fondeadero ordinario de los pontones, chatas, botes y otras embarcaciones ó aparatos flotantes del servicio del puerto;

d) Los lugares destinados á carenar y á dar fuego al casco de las embarcaciones y aparatos flotantes, y las reglas correspondientes;

e) El uso de las boyas, pescantes, grúas y otros mecanismos;

f) Las reglas para el embarco, desembarco y custodia de las materias inflamables y explosivas, y en general todo lo que concierne al ordenamiento, á la policía administrativa y á la seguridad de los puertos.

En todos los casos, sólo se entregarán á las empresas las áreas designadas é indispensables para los trabajos.

Después de terminados éstos, las áreas que han servido para uso de los talleres ó para lugar de depósito de las empresas, serán devueltas por éstas á las Capitanías de puerto con intervención del Ingeniero director de los trabajos.

Art. 157. Las áreas consignadas á las empresas de obras marítimas, ya sea para la ubicación de las obras, ya sea para los talleres y depósitos de materiales y útiles, dependen directamente, para todos los fines técnicos, de la oficina del Genio civil á que se haya confiado la dirección de los trabajos contratados, salvo la observancia de las reglamentaciones del puerto, respecto de las cuales se entenderá con la Capitanía.

Art. 158. Siempre que llegue á conocimiento de las Capitanías de puerto que en las áreas consignadas á las empresas se comete algún abuso, sea por parte de los contratistas ó por terceros, dichas Capitanías informarán del hecho á la oficina del Genio civil para las providencias oportunas; en casos de urgencia podrán proveer directamente, dando aviso al mismo tiempo á la oficina mencionada.

Art. 159. Antes de hacer emprender trabajos de dragado en los puertos, las oficinas del Genio civil darán aviso á la Capitanía de puerto y concertarán con ella el orden á seguirse en el dragado de las diversas zonas, á fin de que oportunamente se haga cambiar de fondeadero á los buques y se dejen libres los pasajes para las dragas, ganguiles y remolcadores.

El aviso recién mencionado se dará por lo menos quince días antes de emprender los trabajos.

Análogamente, las Capitanías de puerto se pondrán de acuerdo con la oficina del Genio civil respecto de los pontones y demás material flotante adscripto al servicio de construcción de las escolleras y de obras de fundación.

Art. 160. Los empleados del Genio civil, al dar aviso á las Capitanías de puerto del comienzo de los trabajos contratados, indicarán el nombre del contratista y su representante, y transmitirán á las mismas Capitanías un extracto de la parte del contrato que pueda interesarles.

Art. 161. Siempre que se haya de proceder á la ampliación ó remoción de columnas, anillas, boyas ó castillos de amarradura, de boyas de guía, de faros ú otras señales fijas ó flotantes, con el objeto de facilitar la entrada de las embarcaciones á los puertos y su estadía en ellos, las oficinas del Genio civil se pondrán de acuerdo con la competente autoridad marítima.

Art 162. Compete á las oficinas del Genio civil cuidar de que se hagan con regularidad,—mediante la instalación de higrómetros y

aparatos meteorológicos en los puertos, —observaciones, diarias si es necesario, sobre el flujo y reflujo del mar y dirección y fuerza de los vientos y de las corrientes.

Esas observaciones se inscribirán en registros apropiados, y se tomarán trimestralmente los resultados que ellas arrojen.

Para puertos situados donde no exista una oficina del Genio civil, estas observaciones podrán encomendarse, previo acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas y el de la Marina, á empleados de las Capitanías de puerto, los cuales se atendrán á las instrucciones que les expida la Dirección del Genio civil de concierto con las Capitanías.

Art. 163. En las playas en que se producen frecuentes é importantes variaciones del fondo, la oficina del Genio civil hará particulares y especiales observaciones desde el punto de vista técnico, y las Capitanías de puerto, en lo que se refiere á la navegación y al comercio.

Art. 164. Cuando, á consecuencia de fuertes borrascas ó de crecientes torrenciales, se alteren considerablemente las condiciones de una playa, las oficinas del Genio civil efectuarán prolijas inspecciones oculares en el paraje, tomando también informaciones en las oficinas de puerto, y elevarán después una relación al Ministerio de Obras Públicas proponiéndole las medidas que juzguen oportunas.

Art. 165. Los Ingenieros jefes del Genio civil y los Capitanes de puerto dispondrán, de común acuerdo, al final de cada bienio, una inspección del litoral comprendido en su respectiva jurisdicción, á fin de reconocer los abusos, innovaciones ó alteraciones de régimen que hayan podido ocurrir.

Del resultado de estas inspecciones, las oficinas del Genio civil y las Capitanías de puerto informarán á los Ministerios de que dependen.

Art. 166. Para todo lo referente á concesiones de la ribera del mar, de terrenos en los puertos y playas, y en general para todo lo que constituye el objeto del Título III, Capítulos I, II, III y IV del Reglamento de ejecución del Código de la Marina Mercante, las Capitanías de puerto y las oficinas del Genio civil se conformarán con las normas prescriptas en dicho Reglamento, entendiéndose previamente en los casos de mayor importancia también con la Intendencia de Finanzas y con la Cámara de Comercio.

Art. 167. Cuando así lo estatuya el contrato de concesión ó cuando la Capitanía de puerto lo requiriese, un delegado de la oficina del Genio civil intervendrá en las estipulaciones y en la entrega de las áreas concedidas.

Art. 168. Las Capitanías de puerto podrán requerir de la oficina del Genio civil, que ponga su *Visto* á los dibujos anexos á los contratos de concesión.

Art. 169. Cuando los pedidos de concesión tengan por objeto la construcción de obras portuarias de las contempladas en el artículo 5.º de la ley (1) ó la ocupación de obras existentes, las oficinas del Genio civil deberán ante todo informar al Ministerio de Obras Públicas, exponiendo su parecer al respecto.

Art. 170. Las oficinas del Genio civil que consideren que alguna obra implica innovaciones en las playas ó en los puertos, averiguarán si ha sido acordado el respectivo permiso de la autoridad competente, y en caso de abuso ó perjuicio cualquiera, informarán sin demora á la Capitanía de puerto, proponiéndole, si hay lugar á ello, las providencias que juzguen oportunas. Si las providencias aconsejadas no se adoptasen, ó resultaran insuficientes, ocurrirán aquellas oficinas al Ministerio de Obras Públicas.

En caso de disentimiento entre las oficinas del Genio civil y la Capitanía de puerto, proveerá el Ministerio de la Marina de acuerdo con el de Obras Públicas.

III.—RELACIONES CON LAS COMUNAS INTERESADAS EN LOS PUERTOS

Artículo 171. Cuando para la ejecución de trabajos de conservación de puertos ó para la construcción de obras nuevas hayan de ocuparse temporariamente áreas ó caminos comunales ó sea necesaria alguna disposición edilicia especial, las oficinas del Genio civil presentarán á la autoridad comunal, por intermedio del Prefecto, la correspondiente solicitud; á no ser que esta gestión, en virtud del respectivo contrato de obras, incumba al contratista.

---

(1) *Artículo 5.º de la Ley de Puertos.*—Son obras relativas á los puertos, faros y playas:

a) Los rompeolas de abrigo que protegen los fondeaderos;
b) Los rompeolas, diques ó escolleras que regulan la desembocadura y protegen las riberas de los puertos-canales;
c) Las riberas artificiales, banquinas, estaciones, dársenas, máquinas fijas para arbolar ó descargar los navíos;
d) Los diques y muros de circunvalación para defender los puertos, de los aluviones y rellenamientos;
e) Las dársenas de depósito de agua destinada á producir corrientes artificiales que mantengan libres las entradas de los puertos-canales;
f) Los canales de derivación y las cloacas para evitar depósitos é infecciones en los puertos;
g) Los varaderos y diques de construcción y reparación de los buques;
h) Los dragados de la boca, dársenas y canales de los puertos;
i) Los faros, torres de señal y otros edificios para uso del servicio técnico, administrativo y policial de los puertos;
j) Las boyas de ancla y otras señales fijas y móviles destinadas á guiar á los navíos ó á facilitar su anclaje;
k) Cualquier otra obra cuyo objeto sea mantener profundo y saneado un puerto, facilitar su acceso y salida y aumentar su seguridad.

Las autoridades comunales harán saber su decisión y las reservas ó condiciones á que someten su asentimiento.

Art 172. Las Comunas deben dar á las oficinas del Genio civil que lo pidan, todas las noticias que puedan contribuir al mejor conocimiento de las comunicaciones entre su centro habitado y el puerto ó lugar de arribo, para tenerlas en vista al preparar los proyectos y ejecutar las obras.

Art. 173. Cuando los Ingenieros jefes del Genio civil, en vista de las inspecciones ordinarias ó extraordinarias practicadas en los puertos de cuarta clase, reconozcan la necesidad de obras de reparación ó de conservación, lo harán saber al Prefecto para que éste haga las indicaciones necesarias á la Comuna ó al Consorcio á quien corresponda proveer.

Art. 174. Las Comunas ó los Consorcios, cuando dispongan la ejecución de obras marítimas, lo participarán á la Prefectura, la cual dará aviso á la oficina competente del Genio civil para que ejerza la vigilancia sobre esas obras de acuerdo con lo que dispone la ley.

B.—LEY DE CREACIÓN DEL CONSORCIO AUTÓNOMO PARA LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y PARA LA EXPLOTACIÓN DEL PUERTO DE GÉNOVA. (1)

I.—*Constitución del Consorcio*

Artículo 1.º Constitúyese un Consorcio obligatorio con la misión de proveer á la ejecución de las obras y á la gestión y coordinamiento de los servicios del puerto de Génova, disponiendo al efecto de los fondos que se le asignan por esta ley.

El Consorcio durará sesenta años y proveerá directamente:

1.º á la administración de los fondos y proventos que se le asignan;
2.º á la ejecución de las obras portuarias ordinarias y extraordinarias; así como á la conservación ordinaria y extraordinaria y á la reparación de las mismas obras y de las ya existentes en el puerto de Génova;
3.º á los gastos para las instalaciones ferroviarias de cualquier género sobre los embarcaderos, y para la instalación de líneas de acceso destinadas al servicio del puerto;

(1) De 12 de febrero de 1903.

4.º á los servicios marítimos portuarios referidos en la Parte primera, Título tercero del Código de la Marina Mercante, salvo las excepciones resultantes del último inciso del presente artículo;

5.º á promover,—en las formas legales y por todos los medios que entren en su competencia,—el coordinamiento y mejora de los demás servicios del puerto; así como á reglamentar y disciplinar de análogo modo todos los géneros de prestación de trabajo personal efectuado por individuos adscriptos á las operaciones y servicios del puerto;

6.º á los gastos de cualquier naturaleza necesarios al desempeño de las atribuciones arriba indicadas.

Se excluye de la competencia del Consorcio todo lo relativo á las obras, servidumbres y servicios militares de tierra y mar, el servicio de pilotaje, la policía judicial y la jurisdicción penal marítima del puerto, la seguridad pública, la sanidad pública y la aduana.

Art. 2.º El Consorcio está constituído por: el Estado, las Provincias y Comunas determinadas en los artículos 3.º y 12 de esta ley, la Cámara de Comercio y Artes de Génova, la Dirección del servicio ferroviario del puerto de Génova.

Art. 3.º Las entidades que componen el Consorcio estarán representadas en la forma siguiente:

1.º *El Estado:*

a) Por cinco miembros nombrados especialmente, á saber:

el Presidente del Consorcio, nombrado por Real Decreto á propuesta del Ministro de Obras Públicas, de acuerdo con el de la Marina y elegido fuera de los miembros del Consorcio;

un Consejero de Prefectura designado por el Ministerio del Interior;

un Inspector del Genio civil, un Inspector superior técnico de la Inspección General de Ferrocarriles y un funcionario técnico de la oficina correspondiente á la circunscripción de Génova de la Inspección General de Ferrocarriles, nombrados por el Ministro de Obras Públicas.

b) Por cinco miembros de derecho, á saber:

el Intendente de Finanzas de Génova;

el Ingeniero jefe de la Oficina del Genio civil de Génova;

el Capitán del puerto de Génova;

el Director de la aduana de Génova.

2.º *Las Provincias:*

Por miembros electivos, á saber:
un Consejero provincial elegido por el Consejo provincial de la Provincia de Génova,
un representante elegido por cada uno de los Consejos provinciales de las otras provincias que concurren á sufragar los gastos del puerto de Génova con una cuota no inferior á 80 milésimos de la contribución anual total impuesta á las provincias por la ley de 2 de abril de 1885, número 3095.

3.º *Las Comunas:*

a) Por un miembro de derecho, á saber:
el Alcalde de Génova.
b) Por miembros electivos, á saber:
un Ingeniero elegido por el Consejo comunal de Génova en la Corporación de los Ingenieros y Arquitectos de Génova ó en la Corporación de los Ingenieros navales y mecánicos de Italia;
un Consejero comunal elegido por cada uno de los Consejos comunales de las Comunas que concurren á sufragar los gastos del puerto de Génova con una cuota no inferior á 30 milésimos de la contribución anual total impuesta á las Comunas por la ley antes citada.

4.º *La Cámara de Comercio y Artes de Génova:*

a) Por un miembro de derecho, á saber:
el Presidente de la Cámara de Comercio y Artes de Génova.
b) Por miembros electivos, á saber:
un capitán de buque y un armador, nombrados en asamblea de electores comerciales de la categoría de capitanes de buques y armadores, convocada por la Cámara de Comercio y Artes de Génova en la forma prescripta en el artículo 2.º, letra *m*, y en el Capítulo III de la ley de 6 de julio de 1862, número 680.

5.º *La Dirección del servicio ferroviario del puerto de Génova*:

Por dos funcionarios superiores designados por la misma Dirección.

Art. 4.º Además, serán admitidos á formar parte de la Asamblea del Consorcio:

a) un delegado de la Cámara de Comercio de Milán;
b) un delegado de la Cámara de Comercio de Turín;
c) dos delegados de los obreros adscriptos á las operaciones y servicios del puerto, á saber:

un obrero elegido en las *caravanas* del Puerto Franco, y nombrado por la asamblea de estas corporaciones;

un obrero de entre los adscriptos á las operaciones y servicios del puerto de Génova, nombrado mediante elección hecha de acuerdo con las prescripciones de la ley de 15 de junio de 1893, número 295, referente á los prohombres (*pr obi viri*), y observándose las otras condiciones taxativamente indicadas en el Reglamento á que se refiere el artículo 33 de la presente ley.

Art. 5.º El Ministro de Obras Públicas designará por decreto al miembro de la Asamblea del Consorcio, que deba, en caso de impedimento del Presidente, sustituirle y asumir como Vicepresidente todas sus funciones.

Art. 6.º El mandato del Presidente y de todos los miembros, con excepción de los miembros de derecho, dura tres años; pero puede ser confirmado nuevamente.

El Presidente debe residir en Génova, y no puede desempeñar otros puestos. Es el director de los servicios, de los funcionarios y del personal del puerto.

El Reglamento fijará la indemnización anual asignada al Presidente.

Los representantes de la Dirección del servicio ferroviario disponen colectivamente de un solo voto.

El Alcalde de Génova y el Presidente de la Cámara de Comercio de Génova, tendrán facultad para delegar respectivamente á un Consejero comunal y á uno de los miembros de la expresada Cámara para que los represente.

El Gobierno tendrá facultad para nombrar por Real Decreto, á propuesta del Consorcio,—después de oído el Consejo de Ministros,—un director general de los servicios ejecutivos del puerto de Génova siempre que lo reconozca necesario para la buena marcha de los mismos servicios.

Art. 7.º Para el despacho ordinario de los asuntos y el desempeño de las otras funciones que fijará el Reglamento, se constituye en el seno del Consorcio un Comité ejecutivo compuesto de los siguientes miembros:

el Presidente del Consorcio;
el Consejero de Prefectura;
el Ingeniero jefe del Genio civil;

el Capitán de puerto;
el funcionario técnico de la Oficina, en la circunscripción de Génova, de la Inspección General de Ferrocarriles;
el Director de la Aduana;
el Consejero comunal de Génova;
el Presidente de la Cámara de Comercio de Génova, ó su delegado;
el Capitán de buque;
el obrero elegido por la mayoría de los obreros del puerto de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.º;
un miembro designado por la Asamblea general del Consorcio,—mediante elección,—entre los representantes de las entidades ó clases á quienes no se asigna taxativamente representación en el Comité ejecutivo.

Art. 8.º Los miembros del Comité ejecutivo que no gocen de otro estipendio, tendrán derecho á dietas que se fijarán en el Reglamento.

Tanto la Asamblea general del Consorcio como el Comité ejecutivo, sólo podrán deliberar estando presentes la mitad por lo menos del número de los miembros que respectivamente los componen.

En segunda convocatoria, que se celebrará en otro día, las deliberaciones son válidas, cualquiera que sea el número de los miembros presentes.

En caso de empate prevalecerá el voto del Presidente.

Las deliberaciones sólo pueden referirse á las materias previamente indicadas en la orden del día.

II.—*Patrimonio del consorcio*

Artículo 9.º El Consorcio, para desempeñar las atribuciones y obligaciones que se le confieren, tiene á su disposición y administra los siguientes proventos:

a) Por subrogaciones establecidas ó autorizadas por la presente ley:

1.º Residuo de los fondos creados por la ley del 2 de agosto de 1897, número 349;

2.º Contribuciones impuestas á las provincias y á las comunas;

3.º Contribución anual concedida por el Estado en correlación con la cantidad de mercancías embarcadas y desembarcadas en el puerto de Génova, en la medida y del modo indicados en el artículo 13;

4.° Producto del uso, concesión y alquiler de terrenos, edificios, locales, instalaciones y mecanismos del puerto de Génova;

5.° Sumas vertidas por los particulares por concepto de reembolso de los gastos hechos para reparar los daños causados, contraviniendo las disposiciones de la policía técnica de los puertos, á las obras, instalaciones, etc.;

b) Por impuestos:

6.° Producto de la imposición de los derechos especiales de puerto;

c) Por el crédito:

7.° Fondos obtenidos mediante empréstitos y otras operaciones financieras consentidas por la presente ley;

d) Por donaciones:

8.° Bienes y sumas provenientes de sucesiones testamentarias, donaciones y contribuciones voluntarias;

e) Por otros títulos:

9.° Sumas de cualquier procedencia puestas á disposición del Consorcio.

Art. 10. Para la ejecución de las obras contempladas por la ley de 2 de agosto de 1897, el Estado entrega anualmente al Consorcio los fondos creados por la misma ley.

Además de los fondos anualmente disponibles en virtud de la citada ley, el Estado cede al Consorcio todos sus derechos al cobro de las cuotas exigibles á las provincias y comunas de acuerdo con la ley mencionada.

El Consorcio, por su parte, reembolsará á la Dirección del servicio ferroviario del puerto de Génova, las sumas adeudadas por concepto de las obras ferroviarias de las estaciones, ejecutadas por dicha Dirección en virtud de la misma ley.

Art. 11. . . . .

Art. 12. Para fijar la nómina de las provincias y comunas llamadas á concurrir á los gastos del Consorcio que excedan al fondo creado por la ley de 2 de agosto de 1897, y determinar las respectivas cuotas de contribución, se observarán las prescripciones y criterios establecidos por la ley de 2 de abril de 1885, número 3095. (1) El total de la contribución se reduce al 10 por ciento.

(1) Véase página 744.

A los efectos del concurso de las provincias y comunas, se consideran como obras portuarias también, las instalaciones ferroviarias sobre los embarcaderos, y los ramales de unión del puerto con las estaciones.

Art. 13. La contribución anual del Estado, mencionada en el número 3 del artículo 9.º, será de un millón de liras. Con todo, tan pronto como la cantidad de mercancías embarcadas y desembarcadas en el puerto de Génova exceda á cinco millones de toneladas, aquella contribución aumentará á razón de diez mil liras por cada partida completa de cincuenta mil toneladas sobre los cinco millones de toneladas.

La contribución se entregará en una sola cuota anualmente, y se determinará tomando por base el tonelaje constatado el año precedente por la Dirección general de Impuestos.

La contribución no podrá superar nunca á la suma de dos millones de liras.

Art. 14. En compensación de las cargas impuestas por los artículos 9.º y 10 al Estado, éste queda exonerado de concurrir á los gastos de ejecución de los nuevos trabajos y á los gastos de conservación; y por consiguiente, cesan desde la constitución del Consorcio todas las obligaciones asumidas por el Estado en virtud de convenios y leyes anteriores [......].

Todas las obligaciones que incumbían al Estado en virtud de esas leyes y convenios, pasan entera y exclusivamente á cargo del Consorcio; tanto en lo concerniente á las obras de interés comercial y de abrigo marítimo, necesarias para asegurar la tranquilidad del agua en las dársenas, como en lo concerniente á los trabajos de ordenamiento general y de complementación, y á las instalaciones ferroviarias destinadas al servicio portuario.

Es obligación especial del Consorcio proveer á la ampliación del muelle Caracciolo dentro del plazo de dos años desde la promulgación de la presente ley.

Art. 15. El Estado cede al Consorcio el uso gratuito de todas las obras, terrenos, edificios, aparatos, material móvil y flotante, maquinaria é instalaciones que existen en el puerto y que le corresponden, con excepción de lo necesario para los servicios que, de acuerdo con el artículo 1.º, último inciso, de la presente ley, siguen siendo de la exclusiva competencia del Estado.

El Consorcio cobrará en lugar del Estado y con los privilegios de éste, los cánones adeudados por terceros en virtud de concesiones ó arriendos de esos bienes; se le autoriza además para estipular nuevas concesiones ó arriendos y para mantener, modificar, rescindir ó rescatar los existentes, con sujeción á los respectivos contratos.

Art. 16. Se concede al Consorcio la facultad de imponer y cobrar

derechos especiales de puerto sobre las mercancías embarcadas y desembarcadas.

Los derechos especiales sobre las mercancías, se impondrán por tonelada métrica, y podrán variar, según la naturaleza, confección y embalaje, del mínimo de 10 centésimos de lira al máximo de una lira.

Art. 17. Las tarifas de derechos especiales y sus modificaciones, serán preparadas por el Consorcio y sometidas á la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, que al efecto se pondrá de acuerdo con el de Finanzas y el de Agricultura, Industria y Comercio, y oirá el parecer del Consejo de Estado.

El Consorcio puede en cualquier momento decidir, con efecto inmediato, que excepcional y temporariamente se rebajen ó supriman los derechos especiales sobre las mercancías de tránsito con procedencia ó con destino extranjero.

Las tarifas que hayan sufrido una rebaja, no podrán ser aumentadas sino después de trascurridos tres meses desde la fecha de su disminución.

Art. 18. Los derechos especiales se liquidan y cobran por la Administración de Aduana siguiendo el procedimiento vigente para la liquidación y cobro del derecho de estadística, y se entregan al Consorcio ó á la Oficina encargada de efectuar por cuenta de éste el servicio de caja.

Los gastos de cobro se cargan al Consorcio.

Art. 19. Para proveer á los gastos originados por obras aprobadas en la forma que determina el artículo 24 de la presente ley y que no puedan ser atendidos con los recursos normales del Consorcio, éste tiene facultad para contraer empréstitos ó efectuar otras operaciones financieras en las condiciones que la Asamblea del Consorcio mismo decida y que deberán previamente ser aprobadas por los Ministerios del Tesoro y de Obras Públicas.

El Estado garante los empréstitos y demás operaciones financieras, en los límites de las anualidades que el Consorcio decida asignar al servicio de interés y amortización de dichos empréstitos ú operaciones.

III.—*Funciones del Consorcio*

Artículo 20. El Consorcio deberá empezar á funcionar dentro del plazo de un año, contado desde la fecha de promulgación de la presente ley.

Art. 21. Antes de transcurridos dos meses después de la constitución del Consorcio, el Gobierno someterá á su examen y decisión el anteproyecto de las obras extraordinarias referentes á la amplia-

ción y sistematización del puerto. Oídas las observaciones de fondo hechas por el Consorcio, el Ministerio de Obras Públicas resolverá definitivamente, previo dictamen del Consejo superior de Obras Públicas; y el proyecto así aprobado servirá de base á las sucesivas providencias que tomará el Consorcio en virtud del siguiente artículo 22.

Art. 22. El Consorcio provee:

a) al estudio y preparación de los proyectos definitivos de las obras del puerto de Génova, sobre la base del anteproyecto de que habla el artículo anterior, y á la dirección y vigilancia de los respectivos trabajos, con personal del Cuerpo del Genio civil—para las obras portuarias y marítimas,—y de la Dirección del servicio ferroviario del puerto, para las instalaciones ferroviarias;
b) á los servicios marítimos, con personal de la Capitanía de puerto;
c) á los servicios administrativos, con personal de su directa dependencia;
d) á los servicios de caja, ya sea también con personal de su directa dependencia ó por medio de la Receptoría provincial ó del Banco de Italia.

Para el personal que, de acuerdo con las indicaciones de los parágrafos *a*) y *b*), fuera puesto temporariamente bajo la dependencia directa del Consorcio á su solicitud, éste satisfará á las respectivas administraciones los gastos correspondientes.

Art. 23. El Consorcio observará:

a) para la compilación de los proyectos, la contabilidad, la dirección y la recepción de las obras,—las disposiciones de la Ley de obras públicas y del Reglamento de trabajos ejecutados por cuenta del Estado, en cuanto sean aplicables.

La recepción de obras cuyo importe exceda á 12,000 liras se efectuará por los funcionarios del Genio civil ó de la Inspección general de Ferrocarriles, delegados por el Ministerio de Obras Públicas;
b) para los servicios marítimos del puerto que son de su competencia,—las disposiciones del Código de la Marina Mercante y del Reglamento, en cuanto sean aplicables;
c) para la gestión administrativa y financiera y para las estipulaciones de los contratos,—las disposiciones de la Ley y del Reglamento sobre administración y contabilidad general del Estado, en cuanto sean aplicables.

En el ejercicio de estas atribuciones y facultades, el Consorcio no está obligado á recabar el respectivo dictamen previo de las reparticiones superiores del Estado, ni está sujeto á los reparos y controles de la Corte de Cuentas y de las Administraciones centrales determinadas por las leyes antes mencionadas.

Art. 24. Al Ministerio de Obras Públicas le corresponde aprobar, previo dictamen del Consejo superior de Obras Públicas, todos los anteproyectos y proyectos definitivos de las obras que sean necesarias en el puerto.

Se exceptúan los proyectos definitivos cuyo importe no supere á la suma de 100,000 liras.

El Consejo superior de Obras Públicas no podrá demorar más de tres meses su dictamen sobre los proyectos citados.

Siempre que transcurra ese plazo sin que el Consejo superior se pronuncie, el Consorcio podrá proceder á la licitación y ejecución de las obras tomando por base el proyecto presentado.

Art. 25. Queda sin efecto el Real Decreto del 6 de diciembre de 1888, que instituyó una Comisión para la dirección de los servicios del puerto de Génova.

Se traspasan al Consorcio las atribuciones de dicha Comisión.

Art. 26. Para controlar la regularidad de todas las operaciones, tanto desde el punto de vista técnico como desde el punto de vista de la contabilidad, el Consorcio tendrá adscriptos dos Fiscales técnicos y dos Fiscales de cuentas, que agregarán sus firmas á todos los documentos que presente el Comité.

Son Fiscales técnicos: el Inspector del Genio civil y el Inspector superior técnico de la Inspección general de Ferrocarriles.

Los Fiscales de cuentas son elegidos por la Asamblea del Consorcio, entre aquellos de sus miembros que no forman parte del Comité ejecutivo.

En caso de conflicto entre los Fiscales y el Comité ejecutivo, resolverá en todos los casos la Asamblea del Consorcio.

Art. 27. El Consorcio comunicará al Prefecto de Génova todas las decisiones de la Asamblea general y del Comité ejecutivo, dentro de los ocho días de su fecha; el Prefecto, previo acuse de recibo inmediato al Consorcio, examinará si esas decisiones están en forma regular, si entran en las atribuciones del Consorcio y si se hallan de acuerdo con las leyes.

Las decisiones del Consorcio adquieren el carácter de ejecutivas si el Prefecto no las ha anulado,—por alguno de los motivos expuestos,—en el término de quince días á contar de la fecha en que este funcionario las recibió; ó de tres meses, si se refieren á balances de cuentas.

Revisten de inmediato el carácter de ejecutivas, las decisiones de

la Asamblea y del Comité del Consorcio declaradas tales en la presente ley ó en el reglamento para su ejecución y aquellas que se refieran puramente á la ejecución de providencias ya decididas antes.

Contra el decreto de anulación, el Consorcio puede recurrir al Gobierno dentro del plazo de quince días á partir de la fecha de la comunicación. El Gobierno resolverá por Real Decreto, previo dictamen del Consejo de Estado.

Art. 28. El Ministro de Obras Públicas, valiéndose si es necesario de funcionarios dependientes de otras administraciones del Estado, y en ese caso previo acuerdo con el Ministro respectivamente competente, puede en cualquier tiempo mandar inspeccionar y sindicar la marcha de cualquier repartición de los servicios confiados al Consorcio.

Art. 29. El Gobierno tendrá en todo momento la facultad de disolver por motivos graves, después de oído el Consejo superior de Obras Públicas y previo dictamen favorable del Consejo de Estado, la administración del Consorcio, para confiarla á un Comisario Real.

La citada administración deberá ser reconstituída en el término de seis meses, á más tardar. Cuando circunstancias especiales requiriesen la prórroga de los poderes del Comisario Real, el Gobierno proveerá por Real Decreto, oído el Consejo de Estado y siempre que su dictamen sea favorable á la prórroga.

Esta prórroga no podrá exceder á otros seis meses.

Art. 30. Al expirar el plazo de duración del Consorcio, todas las obras y, en general, todas las cosas recibidas en consignación y las ejecutadas ó adquiridas por él, así como el residuo de sus fondos,—inclusive el fondo de reserva,—vuelven al Estado.

Art. 31. Los contratos estipulados por el Consorcio no podrán tener duración, ni crear obligaciones ni gravámenes, más allá del plazo fijado para el Consorcio mismo; á menos que intervenga la autorización expresa del Gobierno.

Art. 32. Respecto de los derechos de registro y de sello, todas las escrituras y contratos del Consorcio quedan sujetos á las mismas normas fijadas para las escrituras y contratos de la Administración del Estado.

No es aplicable el impuesto de bienes muebles á las contribuciones ó subsidios del Estado referidos en el artículo 13, ni á las cuotas contributivas de las provincias y comunas de que hablan los artículos 10 y 12.

Art. 33. Las normas especiales para la ejecución de la presente ley serán objeto de un reglamento, aprobado por los Ministerios de Obras Públicas y de Marina, previo dictamen del Consejo superior de Obras Públicas y del Consejo de Estado, y oídos en lo que corresponda los Ministerios de Agricultura, Industria y Comercio y del Tesoro,

IV.—*Posibilidad de constituir consorcios para otros puertos del Reino*

Artículo 34. A propuesta del Ministerio de Obras Públicas, de acuerdo con los Ministerios del Tesoro, de Finanzas, de Marina y de Agricultura, Industria y Comercio, oídos el Consejo superior de Obras Públicas y el Consejo de Estado, puede por Real Decreto declararse aplicable á otros puertos, la presente ley, en todo ó en parte, en relación con las circunstancias especiales de cada caso, cuando así lo pida la mayoría de los interesados contribuyentes.

Art. 35. Análogamente, el Gobierno por Real Decreto podrá aplicar en todo ó en parte,—teniendo en cuenta las circunstancias especiales de cada caso,—las normas fijadas en la presente ley á las comunas ó consorcios libres de comunas, distritos y provincias que, proveyendo á los gastos necesarios, pidan autorización para construir nuevos puertos ó agrandar y mejorar los existentes.

C.—EXTRACTO DEL REGLAMENTO DE EJECUCIÓN DE LA LEY DE 12 DE FEBRERO DE 1903 (1)

CAPÍTULO X

Obras portuarias ó de carácter general

Artículo 86. Los proyectos de obras portuarias ó de carácter general y los pliegos de condiciones respectivos, serán preparados por el personal del Genio civil puesto bajo la dependencia del Consorcio, de acuerdo con las reglas establecidas para los proyectos relativos á los contratos de obras dependientes del Ministerio de Obras Públicas.

El Consorcio podrá, empero, decidir que, de las cláusulas contenidas en el pliego de condiciones generales que sirve de base á dichos contratos, se excluyan las referentes á la resolución de las controversias por medio de un tribunal arbitral.

Art. 87. Los proyectos serán presentados al Comité, por el Ingeniero jefe del Genio civil que forma parte de dicho Comité.

Para el examen de los proyectos que interesan á la navegación, será llamado á intervenir en el Comité, con voto consultivo, el Director de la Oficina hidrográfica de la Marina Real.

Art. 88. Los proyectos á que se refiere el precedente artículo, después de aprobados por el Comité, serán remitidos, con las eventuales observaciones, al Fiscal técnico.

---

(1) Este Reglamento es de fecha 25 de junio de 1903.

Al enviar al Ministerio de Obras Públicas todos los anteproyectos y proyectos definitivos de las obras portuarias ó de carácter general cuyo importe exceda á 100,000 liras, el Comité deberá siempre acompañar el correspondiente dictamen del Fiscal técnico.

Art. 89. El Comité ejecutivo tendrá facultad para disponer la ejecución de las obras portuarias ó de carácter general;

a) cuando el importe de los proyectos definitivos no exceda á 100,000 liras, después de haber obtenido el VISTO BUENO del Fiscal técnico competente;

b) cuando los proyectos ejecutivos importen un gasto superior á 100,000 liras, después de haber conseguido la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, ó después de transcurrido el plazo indicado en el artículo 24, último inciso, de la ley.

Art. 90. Para los remates, licitaciones ó gestiones privadas, y para la discusión, aprobación y ejecución de los contratos relativos á obras portuarias ó de carácter general, serán aplicables las disposiciones del Reglamento de Contabilidad del Estado.

Se traspasan al Presidente del Consorcio las atribuciones que, al tenor del citado Reglamento, corresponden al Ministerio.

Art. 91. Para la dirección, la contabilidad, el pago y la recepción de las obras portuarias ó de carácter general, se consideran respectivamente transferidas al Consorcio, al Fiscal técnico y al Ingeniero jefe del Genio civil de Génova las atribuciones que la ley de Obras Públicas y su Reglamento dan al Ministerio, al Inspector regional y al Ingeniero jefe del Genio civil.

Se exceptúan las recepciones de obras cuyo importe exceda á 12,000 liras, recepciones que,—de acuerdo con la ley de 12 de febrero de 1903, artículo 23, *a*),—deberán efectuarse por delegados del Ministerio de Obras Públicas.

El Consorcio tiene derecho de hacer intervenir en el acto de la recepción á un representante suyo.

Art. 92. En lo relativo á la nueva instalación, á la conservación y á la iluminación de los faros y fanales de señalamiento de interés para el puerto exclusivamente, se tomarán, de acuerdo entre el Consorcio y el Ministerio de Obras Públicas, medidas especiales que aseguren la observancia de las normas vigentes de interés general de la navegación.

Siempre que, en virtud de tales acuerdos, las respectivas providencias queden confiadas en todo ó en parte al Ministerio, y cuando se destine al servicio de dichos faros ó fanales personal de la administración gubernativa, el Consorcio reintegrará á esta administración los gastos correspondientes.

De lo dispuesto en este artículo, se excluyen los faros de descubierta, cuyo cuidado y gastos continuarán á cargo del Ministerio de Obras Públicas, al tenor del artículo 35 de la ley de 2 de abril de 1885, núm. 3095. (1)

Art. 93. A todos los servicios técnicos concernientss á las obras portuarias ó de carácter general, se proveerá exclusivamente con ingenieros y ayudantes del Genio civil, puestos temporariamente á la disposición y bajo la dependencia inmediata del Consorcio, á pedido de éste.

Dichos funcionarios percibirán las indemnizaciones fijadas por la ley.

Art 94 El personal de que habla el artículo precedente, podrá, cuando así lo exijan los trabajos, dividirse en varias reparticiones, que estarán todas bajo la inmediata dependencia del Ingeniero jefe del Genio civil, miembro del Comité.

CAPÍTULO XI

Obras ferroviarias.—Explotación

Artículo 95. Las obras nuevas de que habla el artículo 1.º, núm. 3, de la ley, (2) los trabajos para reparar los daños causados á las instalaciones ferroviarias del puerto por fuerza mayor, y la provisión de materiales para la renovación de la parte metálica de la superestructura, se efectuarán á costa del Consorcio.

Las mencionadas reparaciones de daños sólo estarán á cargo del Consorcio cuando no sean imputables á conservación negligente ó defectuosa ni á otra culpa de la Dirección de Ferrocarriles, y cuando además los respectivos trabajos salgan de los límites de la conservación ordinaria.

La provisión de los mecanismos móviles, de los aparatos y utensilios y en general de todos los materiales de explotación ferroviaria, compete al Consorcio.

A los efectos de la reparación de daños y de la renovación del material metálico, se consideran instalaciones ferroviarias del puerto todas las que se encuentran fuera de los túneles de acceso al puerto y hacia el mar.

---

(1) Art. 35. De tales gastos (de construcción, iluminación y conservación de faros y fanales), estarán á cargo exclusivo del Estado, los referentes á faros y fanales destinados tan sólo á dar á conocer la posición y entrada de los puertos de la primera categoría, así como los referentes á los faros de descubierta y á las señales que sirvan para indicar los bajíos ó puntos peligrosos cerca de las costas ó en alta mar.

(2) Véase pág. 776.

Art. 96. Los trabajos indicados en el artículo precedente serán llevados á cabo por la Dirección de los Ferrocarriles cuya red está ligada con el puerto de Génova, con sujeción á las leyes y reglamentos aplicables á dicha Dirección y de acuerdo con las condiciones y reglas establecidas ó que se establezcan para la ejecución de los trabajos análogos en la red mencionada.

Art. 97. El ejercicio de las instalaciones ferroviarias del puerto,—existentes y futuras,—de las líneas de unión y de los parques de clasificación, corresponde á la Dirección antes mencionada, la que lo efectuará de acuerdo con las leyes, convenios, reglamentos y normas aplicables á ella misma, y observando las condiciones y tarifas establecidas ó que se establezcan para los transportes de ferrocarril.

Art. 98. Estarán á cargo de la Dirección del servicio ferroviario del puerto los gastos ordinarios y extraordinarios que demanden todas las ramas de la explotación y administración, exceptuando solamente los gastos de vigilancia por parte del Gobierno y del Consorcio y los que se mencionan en el precedente artículo 95.

Art. 99. La zona de las instalaciones ferroviarias sobre los embarcaderos, que la Dirección del servicio ferroviario del puerto tiene la obligación de conservar, es la ocupada por la superestructura hasta 1.50 m. fuera de los rieles.

En los embarcaderos donde existen trochas de ferrocarril y rieles de deslizamiento de los aparatos de descarga, la conservación de todas estas instalaciones se hará por la Dirección del servicio ferroviario, pero los gastos correspondientes se repartirán entre la Dirección misma y el servicio ó corporación que explota los aparatos de descarga, proporcionalmente á las longitudes de los rieles de las respectivas instalaciones.

Art 100. La Dirección del servicio ferroviario del puerto deberá, cuando lo pida el Consorcio, preparar los anteproyectos y proyectos definitivos de las obras ó instalaciones referentes al expresado servicio.

Los proyectos de modificaciones á las instalaciones existentes, podrán, también, ser estudiados por iniciativa de la Dirección.

Los proyectos se transmitirán al Consorcio por intermedio y con el parecer del Inspector jefe de la Circunscripción ferroviaria de Génova, y serán sometidos al procedimiento indicado en el artículo 88.

Art. 101. Para los proyectos definitivos cuyo importe no exceda á 100,000 liras, el Consorcio podrá resolver la ejecución de las obras é instalaciones, después de haber obtenido el VISTO BUENO del Fiscal técnico.

Para los proyectos definitivos cuyo importe exceda á 100,000 liras, el Consorcio podrá resolver la ejecución de las obras é instalaciones, después de obtenida la aprobación que compete al Ministerio de

Obras Públicas previo dictamen del Consejo superior de Obras Públicas y del Comité superior de Ferrocarriles, ó cuando haya transcurrido el plazo indicado en el artículo 24, último inciso, de la ley. (1)

Los contratos para la ejecución de las obras y provisión de las instalaciones serán estipulados por la Dirección del servicio ferroviario del puerto, en nombre y por cuenta del Consorcio, cuyo Presidente los aprobará.

Art. 102. Podrán ejecutarse por administración ó á destajo las obras que se relacionen con las instalaciones ferroviarias existentes y su explotación, y las que, por su naturaleza ó por razones de urgencia, no habrían de poderse llevar á cabo por el procedimiento de contrato sin obstaculizar ó comprometer la explotación ferroviaria.

Art. 103. Los trabajos de absoluta urgencia, necesarios para restablecer la explotación ferroviaria interrumpida en cualquier parte de las instalaciones, ó para asegurar la continuidad amenazada del servicio, podrán efectuarse por la Dirección del servicio ferroviario del puerto sin previa aprobación de los proyectos; pero después de dejar constancia en un acta que firmará también el representante de la Circunscripción ferroviaria de Génova ante el Consorcio, de las circunstancias especiales que determinan la urgencia.

Art. 104. La vigilancia sobre la ejecución de las obras é instalaciones, destinada á asegurar su conformidad con los proyectos y contratos, se efectúa por intermedio de la Circunscripción ferroviaria de Génova.

Art. 105. La recepción de las obras cuyo importe exceda á 12,000 liras, será encomendada á funcionarios de la Inspección general de Ferrocarriles, delegados por el Ministerio de Obras Públicas, y se efectuará de acuerdo con las normas vigentes para la recepción de las obras construídas por cuenta del Estado y para la correspondiente aprobación.

Para las obras cuyo importe no exceda á 12,000 liras, no se procederá á la recepción; bastará un certificado de buena ejecución expedido por el ingeniero director de las obras y visado por la Circunscripción ferroviaria de Génova.

Art. 106. El reembolso de los gastos relativos á las prestaciones de la Dirección del servicio ferroviario del puerto, y los pagos á terceros por trabajos contratados, por expropiaciones y por suministros directos, se regularán por normas especiales á fijarse de acuerdo entre la Dirección mencionada y el Consorcio.

Art. 107. La Dirección del servicio ferroviario concurrirá á los gastos de iluminación del puerto en proporción de la utilidad que de ella se derive para las instalaciones ferroviarias.

---

(1) Véase pág. 785.

La contribución se fijará de acuerdo entre el Consorcio y la expresada Dirección.

D.—Reglamento de los Almacenes generales genoveses (Molo Vecchio)

1.

Los Almacenes generales del *Molo Vecchio* son explotados por la Compañía concesionaria, de conformidad con la ley vigente del 17 de diciembre de 1882 (1) y su Reglamento; así como también con las prescripciones del contrato de concesión, con las disposiciones contenidas en el presente Reglamento y con las tarifas que lo acompañan.

La Compañía concesionaria asume ante la Administración financiera todas las responsabilidades que se derivan de las disposiciones vigentes en materia aduanera y sanitaria.

2.

La explotación de los Almacenes generales se efectúa dentro de un recinto apropiado. Dichos Almacenes están provistos de maquinaria de desembarco y de subir y bajar las mercancías, y se hallan en comunicación ferroviaria con la estación de *Piazza Caricamento.*

Hay dentro del recinto de los Almacenes generales:

Una Oficina de aduana para efectuar todas las operaciones y formalidades aduaneras;

Una Oficina ferroviaria de la Red mediterránea, habilitada para expedir y recibir las mercancías á poca velocidad, y á poca velocidad acelerada, tanto en servicio interno como en servicio internacional.

3.

La zona comprendida entre el borde del embarcadero y el área edificada es zona mixta, destinada tanto á las mercancías que han de ser introducidas en los Almacenes como á las de simple tránsito ó importación directa.

Podrá también servir para el pasaje ó estacionamiento temporario de los animales, á condición de observarse para el desembarco las prescripciones sanitarias.

---

(1) Véase páginas 749 y siguientes.

4.

La Compañía recibe las mercancías destinadas á los Almacenes generales, así como también las que llegan simplemente de tránsito para el interior ó para el exterior. Éstas podrán ser provisoriamente depositadas y custodiadas en la zona mixta, previo permiso de la Aduana.

5.

En los Almacenes pueden depositarse todas las mercancías extranjeras, nacionales ó nacionalizadas,—de cualquier procedencia, sujetas ó no á derechos de aduana ó impuesto de consumo,—con facultad de reexportación, salvo las exclusiones expresadas en la ley y en el presente Reglamento.

Las mercancías no se admiten á depósito sino después de la visita aduanera, y de la sanitaria si corresponde hacerla.

6.

La Compañía se reserva el derecho de rechazar las mercancías gravadas por un contrato de asignación, las expuestas á fácil deterioro, las que despiden olor desagradable y las que ocupan demasiado lugar ó pesan demasiado, según se establece en las disposiciones generales para la aplicación de las tarifas.

. . . .

16.

La Compañía efectúa por cuenta y á costa del propietario, todas las formalidades y todas las operaciones aduaneras.

La Compañía se atendrá á las declaraciones de los propietarios sin asumir responsabilidad propia, y, por lo tanto, estará á cargo de ellos toda multa ó sanción penal que fuere aplicada por concepto de declaración errónea ó incompleta, así como todo gasto anexo y toda consecuencia ulterior.

17.

Todas las operaciones, ordinarias y extraordinarias, son efectuadas por el personal de la Compañía.

18.

La Compañía, con el consentimiento de la Aduana, podrá conceder en arriendo almacenes privados, separados de los otros, conviniéndose el precio del arrendamiento según la duración del contrato y la superficie del local; á condición, sin embargo, de que el arrendamiento responda al objeto que tuvo en vista el Gobierno al otorgar la concesión de construcción y explotación de los Almacenes generales.

19.

La Compañía no responde de las mercancías depositadas en los almacenes privados, las cuales quedan á riesgo y peligro del depositante. Éste podrá valerse, en el interior del almacén, de personal propio, mas este personal ha de ser del agrado de la Compañía.

Con todo, las operaciones de carga y descarga de las mercancías, y el transporte vertical y horizontal de las mismas, se harán con el personal y la maquinaria de la Compañía, á costa del propietario de las mercancías.

. . . .

24.

La Compañía podrá, á su costa y previo aviso á la Aduana, hacer transportar de uno á otro de sus almacenes las mercancías depositadas; sin necesidad de aviso previo al depositante.

25.

Las personas que se propongan consignar mercancías para simple tránsito, para depósito en almacén, para embarco ó para expedición por ferrocarril, deben presentar su pedido empleando formularios que la Compañía suministra y que los solicitantes deben llenar.

No obstante, el formulario puede llenarse de oficio cuando el solicitante haya dado aviso, por medio de otro escrito, de la expedición de las mercancías.

Tanto la firma del formulario, como el aviso de envío de las mercancías, importan la aceptación de las disposiciones adoptadas por la Compañía para la explotación de los Almacenes generales.

26.

Los gastos de introducción de las mercancías y los que ocurran por expedirlas por ferrocarril ó por embarcaciones, serán reembolsados á la Compañía inmediatamente después de efectuarse la operación.

Los derechos de almacenaje y demás gastos serán satisfechos al devolverse las mercancías, de acuerdo con el artículo 43.

27.

A falta de convenios especiales, la Compañía puede rehusarse á efectuar desembolsos para recibir las mercancías.

28.

Introducido un lote de mercancías en los almacenes, la Compañía preparará la descripción del mismo, indicando en ella detalladamente la naturaleza, condición, cantidad y peso de cada mercancía, su procedencia y el importe de los derechos de aduana ú otros aplicables,—hayan sido satisfechos ó no,—y el número del almacén donde esté depositado el lote.

Este documento se entregará al depositante ó á su mandatario, y valdrá para comprobar el depósito pero no podrá endosarse.

29.

Siempre que lo solicite el depositante, se le expedirá un *certificado de depósito* por las mercancías introducidas en los almacenes y, anexa al certificado, una *cédula pignoraticia*, ó bien tantos *certificados de depósito* con sus respectivas *cédulas pignoraticias* cuantos sean los lotes parciales en que el depositante quiera dividir las mercancías introducidas.

Constará en el certificado de depósito, la naturaleza, el peso y la condición de las mercancías depositadas, con la designación más conocida en el comercio y con las otras indicaciones referentes á la identidad de los fardos recibidos y á la suma asegurada.

Será obligatorio declarar si las mercancías satisficieron ó no el impuesto de consumo.

30.

No se expedirá el certificado de depósito con la cédula pignoraticia anexa, hasta que se hayan consignado los respectivos documentos, revocado y anulado los embargos eventuales, entregado el importe del almacenaje y reembolsado los gastos que se hubiesen efectuado por parte de la Compañía.

31.

Los certificados de depósito con cédula pignoraticia anexa, se tomarán de un registro talonario.

32.

No se expiden certificados de depósito por mercancías introducidas en los almacenes privados, ni por las que fueren provisoriamente depositadas en la zona mixta (véase parágrafo 3).

33.

Los derechos fiscales á que está sujeta la emisión de certificados de depósito con cédula pignoraticia anexa, así como los que corresponden á la subdivisión y á la renovación de dichos títulos, se cargarán á los interesados La Compañía percibe por cada certificado de depósito con cédula pignoraticia 1.60 liras, comprendido el sello. (Artículo 11 de la Ley de Almacenes generales).

. . . .

37.

Sólo el propietario puede ser admitido á las horas de servicio á visitar ó inspeccionar las mercancías, abrir los fardos, extraer muestras; salvo siempre el cumplimiento de las prescripciones aduaneras y sanitarias. Sobre los certificados de depósito y las cédulas pignoraticias, se hará la anotación correspondiente con referencia á toda extracción parcial y toma de muestras, y á cualquier alteración que se haga sufrir á las mercancías.

Las mercancías respecto de las cuales la cédula pignoraticia esté separada del certificado de depósito, no podrán ser alteradas de ningún modo sin el consentimiento del poseedor de la cédula misma.

. . . .

40.

Ninguna devolución total ó parcial podrá efectuarse á la sola exhibición del certificado de depósito separado de la cédula pignoraticia, ya que sobre aquél y sobre ésta debe efectuarse la respectiva anotación (parágrafo 37).

41.

Cuando con el certificado de depósito no se presente la cédula pignoraticia, la Compañía podrá denegar el permiso para extraer muestras, salvo si se le entrega el precio de la cantidad extraída.

42.

Las mercancías extranjeras conservan en el Almacén general su condición aduanera constatada en el acto de la introducción, hasta que sean satisfechos los derechos aduaneros.

Los derechos aduaneros se aplican á la calidad, cantidad y peso de las mercancías reconocidas en el acto de la introducción, sin tomarse en cuenta las modificaciones ó disminuciones ocurridas durante el depósito;—exceptuados los casos de fuerza mayor y las mermas admitidas por la ley.

Las mercancías depositadas en los almacenes están sujetas á las variaciones de las tarifas aduaneras, como se establece en el artículo 6 de las Disposiciones preliminares de dichas tarifas.

43.

En ningún caso podrán extraerse de los almacenes las mercancías depositadas, sin satisfacer previamente los derechos aduaneros y las sumas adeudadas á la Compañía.

Si el pedido de extracción se refiere tan sólo á una parte de las mercancías, el solicitante deberá entregar una suma que represente los derechos aduaneros, los gastos y los derechos de la Compañía hasta el día de la extracción parcial.

. . . .

46.

Las mercancías puestas fuera del almacén, deben ser retiradas dentro del tercer día después de recibida la orden de entrega del propietario. Pasado ese plazo, las mercancías serán nuevamente gravadas con el derecho de introducción.

. . . .

125.

La transferencia de la propiedad de las mercancías puede efectuarse mediante el endoso regular del certificado de depósito al tenor de las disposiciones del Código de Comercio, pudiendo en ese caso el endosatario disponer de las mercancías como de derecho. O bien mediante restitución á la Compañía del título que representa las mercancías, con la anexa cédula pignoraticia;—restitución acompañada de una solicitud escrita del cedente y de una solicitud de introducción y declaración de aceptación del cesionario. En este último caso, la Compañía emite un nuevo título.

52.

La transferencia, con remoción de las mercancías, será considerada como un transporte y dará motivo á la aplicación de las respectivas compensaciones según tarifa.

. . . .

68.

La Compañía efectúa las operaciones de embarco y desembarco de conformidad con los reglamentos vigentes en el puerto de Génova.

E.—REGLAMENTO DE LA COMPAÑÍA ANÓNIMA «SILOS DE GÉNOVA»

Artículo 1.° Los Almacenes de la Compañía funcionan como *Sección autónoma del Depósito franco de Génova*, bajo la vigilancia de la Cámara de Comercio, en virtud del Decreto ministerial del 4 de septiembre de 1901.

En el establecimiento hay oficinas apropiadas para las formalidades aduaneras y ferroviarias, ya se trate de mercancías que llegan á los silos ó que salen de ellos.

Operaciones de la Compañía

Art. 2.° La Compañía toma á su cargo: sacar los cereales de procedencia extranjera de la bodega del navío, descargarlos y pesarlos, ponerlos sobre el vagón de ferrocarril ó el carro ordinario, introducirlos en los silos, volverlos á cargar á su salida, y, por último, se encarga de las operaciones de limpieza, ventilación y de todas las otras previstas en este Reglamento.

La operación de extraer los cereales de la bodega del navío, debe realizarse siempre con toda la potencialidad de las máquinas del establecimiento.

Art. 3.° Atracar al muelle de la Compañía es derecho exclusivo de los vapores, veleros y otras embarcaciones que se valgan de la Compañía para todas las operaciones indicadas en el artículo precedente.

Art. 4.° Para cualquier operación á efectuar, deberá presentarse la correspondiente solicitud en forma, llenando al efecto los formularios impresos que prescribe la Compañía.

Junto con la presentación de la solicitud debe satisfacerse el pago de la suma que la Compañía cobra por la ejecución de las operaciones requeridas, de acuerdo con las tarifas y con las cantidades declaradas en la solicitud,—salvo la liquidación de las diferencias resultantes, después de terminadas las operaciones.

Cada solicitud se inscribe en un registro, y se atiende en el orden que corresponda á la fecha de su presentación, en cuanto sea compatible con las exigencias del servicio y con la potencialidad de las instalaciones, y excluyéndose toda responsabilidad por retardos eventuales.

Art. 5.° Siempre que por atascamiento de los depósitos, descompostura de los mecanismos ó cualquier otro motivo quedara interrumpido total ó parcialmente el ejercicio de las instalaciones, la Compañía deberá dar inmediato aviso por escrito á la Capitanía de puerto, indicando también la duración probable de la suspensión del trabajo.

Cuando ocurra esa eventualidad y la Compañía no garanta la terminación de la descarga en un término que la Autoridad marítima establecerá en cada caso, cualquier navío podrá efectuar la descarga sobre los vagones de ferrocarril ó sobre chatas con sus medios propios ú otros que se provea, sin que entonces corresponda á la Compañía más compensación que la relativa á la parte efectivamente utilizada de sus instalaciones, de acuerdo con las tarifas.

Art. 6.º Para todo lo referente á las mercancías confiadas á la Compañía, ésta no reconoce más interesados que los indicados en el recibo de depósito á que se refiere el artículo 16 del presente Reglamento. Deja sin embargo á salvo los efectos de la expedición de certificados de depósito y de cédulas pignoraticias.

Navios y Capitanes

Art. 7.º Cualquier navío italiano ó extranjero podrá atracar al muelle del silo.

Los pedidos de atraque, deben verificarse llenando formularios que la Compañía suministra á los interesados, y serán admitidos por ella en el orden de las fechas en que fueren presentados. Para este servicio la Compañía está obligada á llevar un registro en el cual se anotarán dichos pedidos apenas se reciban. El turno de atraque no podrá cederse. La Compañía avisará al capitán del navío cuyo turno sigue inmediatamente al del que ya está atracado al muelle, por lo menos seis horas antes del momento en que el puesto quedará libre. El capitán ó quien lo represente deberá declarar en seguida si acepta ó no. Si no aceptase, perderá el turno y tomará el del navío inscripto inmediatamente después. Los navíos y embarcaciones atracados al muelle están sometidos á todas las disposiciones del Reglamento del Puerto.

Art. 8.º Apenas atracado el navío, su capitán deberá poner la carga objeto del pedido, á la disposición de la Compañía para que ésta efectúe el desembarco.

El capitán deberá prestarse con todos los medios á su disposición, para que el desembarco se verifique lo más rápidamente posible.

Por cualquier contravención á estas obligaciones que causare pérdida de tiempo, el capitán deberá pagar á la Compañía una multa de 75 liras por hora y por aparato de aspiración.

Art. 9.º Se prohibe á los vapores, veleros y otras embarcaciones fondear ó cambiar de fondeadero sin permiso de la Compañía, excepto en casos de temporal ú otro peligro. En tales casos ha de oirse previamente el parecer de la Capitanía.

Art. 10. El capitán ó propietario de la embarcación atracada al muelle, debe proveer con los medios de que dispone, á la comunicación de la embarcación con el establecimiento de los silos, á fin de facilitar al personal de la Compañía el acceso á bordo.

El capitán debe también cuidar de que sea siempre fácil y seguro el acceso á bordo y á las bodegas de la embarcación.

Art. 11. Terminado el trabajo del desembarco, el capitán retirará de la Compañía el recibo de las sumas pagadas por las operaciones efectuadas (extendido sobre un formulario apropiado), y deberá entonces

separar su embarcación del muelle, para que sea posible el atraque de otra.

Art. 12. El capitán será responsable de los daños que causare al muelle, salvo los casos de fuerza mayor debidamente comprobados por la Capitanía.

Desembarco de las mercancías y su introducción en los silos

Art. 13. La Compañía toma á su cargo la introducción á los silos, de los cereales á granel traídos al costado del muelle por embarcaciones cualesquiera.

El propietario de la mercancía ó del conocimiento debe presentar un pedido en forma,—extendido sobre uno de los formularios impresos que la Compañía suministra,—conjuntamente con la factura de consignación y el extracto del manifiesto que ha de presentarse á la Aduana provisto de *Visto Bueno* exigido por las disposiciones sanitarias.

La aceptación de la mercancía está subordinada á las exigencias del servicio y á la disponibilidad de local en los silos.

Art. 14. El depositante ó propietario de la mercancía pagará un derecho de almacenaje, de acuerdo con la tarifa.

Cuando no se haya fijado especialmente un término para la duración del depósito, la Compañía podrá hacer cesar el almacenaje mediante aviso dado con anticipación de diez días. Esta anticipación del aviso, podrá reducirse á tres días para mercancías en estado de deterioro y para mercancías que por su estado anormal ofrecieran peligro para las otras almacenadas.

Si el propietario ó depositante de las mercancías cuyo retiro ha sido dispuesto demora efectuarlo, la Compañía queda libre de toda responsabilidad respecto de ellas.

La Compañía puede en tal caso, observando lo establecido en el artículo 477 del Código de Comercio (1) hacer vender la cantidad de las mercancías necesarias para el pago de los derechos de almacenaje, gastos de conservación y cualquier otro que corresponda á dichas mercancías, depositando el remanente eventual de éstas en otros depósitos aduaneros, á riesgo y peligro del interesado.

Tanto el propietario ó depositante como la Compañía, tratándose de cereales averiados, deben avisar á la Autoridad sanitaria antes de darles salida del establecimiento.

---

(1) Artículo 477. La venta voluntaria ó forzosa de las cosas depositadas en los almacenes generales, en pública subasta, se verificará sin formalidades judiciales, con la exclusiva asistencia de un funcionario público autorizado para tal especie de actos, ó de un Notario designado por la Cámara de Comercio de la localidad.

Art. 15. La Compañía se reserva el derecho de poder cambiar de un silo á otro la mercancía depositada. De tales cambios darán fe los libros de la Compañía, que estarán á la disposición del propietario ó depositante.

Art. 16. La Compañía expide por cada partida de cereales que entra en su establecimiento un recibo de depósito á favor del depositante ó propietario, de acuerdo con un formulario. Este recibo no es cedible ni endosable.

Descarga desde la cubierta del navío, con carga directa al vagón de ferrocarril ó carro ordinario

Artículo 17. La Compañía, utilizando sus propias instalaciones mecánicas, toma á su cargo el trabajo de desembarcar, desde la cubierta del buque, cereales traídos por una embarcación cualquiera al costado del muelle, y de cargarlos directamente al vagón ó carro, así como los trabajos de mondarlos, ventilarlos, embolsarlos y pesarlos.

El depositante ó propietario de la mercancía debe presentar en forma su pedido á la Compañía, dando en él las indicaciones que figurán en el formulario respectivo y acompañándolo de la factura de consignación. Debe también probar que ha llenado las formalidades sanitarias, aduaneras y ferroviarias.

Art. 18. Si, por un motivo independiente de la Compañía, resultara imposible la ejecución del trasbordo directo del buque al vagón ó carro ordinario utilizando las instalaciones mecánicas mencionadas, la Compañía podrá depositar las mercancías en los silos, donde quedarán hasta cinco días sin ningún gasto para el propietario ó depositante; y la operación de volverlas á cargar, dentro de aquel plazo, si es posible, incumbirá á la Compañía.

Transcurrido este plazo de cinco días, el depositante ó propietario pagará el almacenaje por toda la duración del depósito y los gastos que correspondan á la operación de volver á cargar las mercancías, todo ello de acuerdo con las tarifas.

Art. 19. El propietario ó depositante después de llenar las formalidades aduaneras del caso, deberá suministrar en tiempo útil, es decir, á más tardar junto con la presentación del pedido de desembarco ó de reconsignación, las bolsas vacías y el hilo que la operación demande.

Certificados de depósito y cédulas pignoraticias (Warrants)

Artículo 20. El depositante ó propietario de las mercancías, puede obtener, devolviendo el recibo de depósito (artículo 10), un certificado de depósito con su correspondiente cédula pignoraticia (warrant), extendidos sobre formularios que para ese efecto hace imprimir la Compañía.

Estos dos documentos unidos constituyen para la Compañía el único título que comprueba el derecho de disponer de las mercancías.

Art. 21. Tanto el certificado de depósito como la cédula pignoraticia (warrant) son endosables. El endoso debe llevar la fecha del día en que se efectúa.

Toda cláusula contenida en el endoso, destinada á determinar las condiciones entre el endosante y el endosatario, carecen de efecto para con la Compañía.

Art 22. No se emite duplicado del certificado de depósito y cédula pignoraticia; y, en caso de extravío, el poseedor debe someterse á todo el procedimiento prescripto por el artículo 476 del Código de Comercio. (1)

Art. 23. La emisión del certificado de depósito y cédula pignoraticia no aminora el privilegio de la Compañía relacionado en el artículo 57.

Art. 24 El impuesto de 2 liras por cada certificado de depósito y cédula pignoraticia, corre por cuenta del solicitante.

Art 25 El certificado de depósito y cédula pignoraticia, deben entregarse á la Compañía, junto con el pedido de devolución de las mercancías.

Para el retiro de cantidades parciales, el certificado de depósito y la cédula pignoraticia deben ser presentados para la correspondiente anotación de la cantidad retirada.

Art. 26. La Compañía no está obligada á ejercer ninguna clase de control para asegurarse de la veracidad de la firma y de la regularidad del mandato, de la persona que devuelve el certificado de depósito y la cédula pignoraticia en la forma indicada en el artículo precedente. Su obligación se limita al retiro de dichos documentos para legitimar la devolución efectuada.

---

(1) Art. 476. El que perdiere un certificado de depósito ó una cédula pignoraticia, podrá, mediante fianza y prueba de la propiedad del título perdido, obtener por providencia del Tribunal de Comercio, en cuya jurisdicción radique el almacén de depósito, que éste le entregue un ejemplar duplicado, previa publicación en el *Diario de los Anuncios judiciales* de la localidad, y después de transcurrir el término señalado en la providencia para oponerse á dicha pretensión.

Si hubiere vencido la cédula pignoraticia, el Tribunal podrá del mismo modo ordenar el pago de la cantidad adeudada.

La providencia se notificará al Jefe del almacén, y además al primer deudor si se tratare de una cédula pignoraticia, debiendo señalar éstos un domicilio para oir las notificaciones, en la Comuna en que resida el Tribunal.

El Jefe del almacén y el deudor podrán recurrir contra la providencia, y el recurso se decidirá en la misma audiencia. La sentencia será ejecutiva, no obstante los recursos de oposición ó apelación que se interpongan y sin prestar caución.

En ella se podrá ordenar provisionalmente el depósito de la cantidad que se haya obtenido por la cosa vendida.

Art. 27. Siempre que el poseedor del certificado de depósito quisiere retirar las mercancías sin presentar la cédula pignoraticia, está obligado á verter en la caja de la Compañía la suma indicada en la mencionada cédula, su capital é intereses, al tenor del artículo 470 del Código de Comercio. (1)

Por este depósito la Compañía no paga intereses.

Art. 28. En caso de que el certificado de depósito, separado de la cédula pignoraticia, no indicare la suma anticipada, el poseedor de aquél está obligado á verter en la caja de la Compañía la suma que la Compañía misma considere garantía suficiente por el valor de la partida entera.

Art. 29. Si en la cédula pignoraticia se encontrase inscripta una deuda, y el poseedor del certificado de depósito quisiere retirar una cantidad parcial de las mercancías, deberá, este poseedor, depositar en la caja de la Compañía una suma correspondiente al valor de la partida retirada y en proporción de la deuda total y accesorias.

Seguros

Artículo 30. El seguro de las mercancías contra riesgo de incendio, lo paga la Compañía por cuenta del depositante ó propietario, al premio de 0.20 liras por cada mil liras ó fracción de mil liras y por períodos de 30 días ó fracciones de período.

El propietario ó depositante debe indicar el valor de las mercancías en su pedido de introducción. La Compañía tiene, sin embargo, el derecho de controlar la avaluación, y de pedir que ella sea reducida si fuere superior al valor corriente actual.

Se entenderá que el propietario ó depositante ordena á la Compañía que avalúe las mercancías, siempre que haya omitido indicar la referida suma, y la Compañía al proceder en ese supuesto, no estará sujeta á reclamaciones.

Art. 31. Tanto en el caso de haber el propietario ó depositante declarado el valor del seguro, como en el caso en que la Compañía lo hubiere establecido de oficio, se seguirán estas normas:

---

(1) Art. 470. El poseedor de un certificado de depósito separado de la cédula pignoraticia, podrá retirar la cosa depositada aun antes del vencimiento del crédito, para cuya seguridad se constituyó la prenda, depositando en el almacén general el capital y los intereses del débito, calculados con arreglo al vencimiento.

Esta cantidad se abonará al poseedor de la prenda mediante la entrega de este título.

Tratándose de mercancías homogéneas, podrá retirar, bajo la responsabilidad del almacén general, el poseedor de un certificado de depósito separado de la cédula pignoraticia, una parte tan sólo de aquéllas, depositando en el almacén una cantidad proporcional al total del débito garantizado por la cédula pignoraticia y la cantidad extraída.

a) La Compañía al asegurar las mercancías, recurrirá á Compañías de seguros favorablemente acreditadas.

b) La Compañía establece las condiciones del seguro, y, en caso de siniestro, efectúa por cuenta del propietario ó depositante todos los actos necesarios para la liquidación y pago de la indemnización por las pérdidas sufridas.

c) La Compañía sólo entrega en compensación de las mercancías perdidas ó averiadas, la suma que consiga de los aseguradores.

d) Siempre que, de acuerdo con las pólizas, los aseguradores subordinaren la liquidación de la indemnización á la exhibición de documentos, libros ú otras pruebas en poder del depositante ó propietario, éstos están obligados á presentarlas; como también á prestar su nombre y concurso á los aseguradores en todos los actos contra los presuntos responsables de los perjuicios, todo ello, por lo demás, á expensas y con instrucciones de los aseguradores.

Devolución de las mercancías, con la operación de carga sobre vagones de ferrocarril ó carros ordinarios

Artículo 32. Para obtener la devolución de las mercancías y su colocación sobre vagones ó carros, el propietario ó depositante deberá presentar el pedido (firmado por él) sobre los formularios impresos de la Compañía.

El pedido debe ir acompañado:

a) Del recibo de depósito, ó del certificado de depósito, en caso de haberse expedido éste; así como de la cédula pignoraticia.

b) Del recibo de todos los derechos de almacenaje, conservación, manipulación y otras operaciones que, de acuerdo con el Reglamento y Tarifas, graven las mercancías.

El peticionante debe también probar que ha llenado todas las formalidades sanitarias, aduaneras y ferroviarias.

Art. 33. Para cuanto se refiere á la presentación del pedido de devolución, son válidas las disposiciones consignadas en el artículo 26.

Art. 34. Las mercancías depositadas en los silos pueden ser retiradas de una sola vez ó por lotes parciales, pero el derecho de la operación de volver á cargar las mercancías no puede ser en ningún caso inferior á 5 liras.

Art. 35 Si dentro de las 24 horas de presentado el pedido de devolución, las mercancías no hubiesen sido retiradas, y si éstas hubieran sido ya transportadas á los silos de embolse, la Compañía

puede llevar de nuevo dichas mercancías á los silos de depósito y exigir otra vez los derechos de transporte, almacenaje, conservación y otros, quedando á cargo del propietario ó depositante las consecuencias respecto de la Aduana.

Pesaje

Artículo 36. El pesaje de las mercancías se efectúa en todos los casos, tanto á la entrada como á la salida; y, si tal se solicita, después de cada transferencia ó manipulación. Las balanzas automáticas empleadas para esta operación estarán bajo el control de la Aduana, de la Cámara de Comercio y del Ferrocarril.

Los interesados ó sus dependientes pueden asistir á estas operaciones; pero deben antes proveerse de un permiso personal de la Dirección de la Compañía.

Art. 37. La Compañía expide una nota de pesaje, después de cada operación.

Esta nota da fe del peso encontrado, pero no responsabiliza á la Compañía sino en la forma establecida en los artículos 45 y siguientes del presente Reglamento.

Limpieza, conservación y otras manipulaciones

Artículo 38. A pedido en forma, escrito sobre un formulario impreso por la Compañía, ésta se encarga de las operaciones de aventar y limpiar los cereales por medio de ventiladores, máquinas de mondar ó cintas de circulación. Se encarga también de efectuar la mezcla de diversas calidades de cereales y todas las demás operaciones previstas en las tarifas.

Art. 39. La Compañía tiene el derecho de efectuar las operaciones que, á su juicio, fueren necesarias para la conservación de los cereales depositados, aun en la ausencia del pedido del propietario ó depositante, á cargo de los cuales correrá en todos los casos el gasto correspondiente según tarifa.

Bolsas

Artículo 40. La Compañía podrá tomar en depósito, si tiene local disponible, bolsas vacías destinadas á los cereales á su salida de los silos.

El almacenaje de estas bolsas, se concederá gratuitamente para los seis primeros meses de depósito. Transcurrido este plazo la Compañía exigirá en compensación del depósito, un centésimo de lira por bolsa y por mes.

No obstante, cuando estas bolsas fueran retiradas por el propietario ó depositante sin haberlas usado para los cereales á su salida de los silos, la Compañía podrá exigir al propietario ó depositante el pago del derecho de almacenaje mencionado en el párrafo anterior, por toda la duración del depósito, además de un derecho fijo de entrega de cinco centésimos de lira por bolsa.

Corre por cuenta del propietario ó depositante el cumplimiento de todas las disposiciones aduaneras inherentes á la introducción, uso y exportación de las bolsas referidas en el presente artículo.

Art. 41. La Compañía no garante el número de bolsas contenidas en cada fardo, salvo que el depositante ó propietario pida que las bolsas sean contadas.

En este caso se llevará una contabilidad regular de dichas bolsas, y corresponderá al propietario ó depositante el pago de un derecho de 15 centésimos de lira por cada cien bolsas.

Art. 42. La Compañía no responde del estado de las bolsas depositadas.

Art. 43. La Compañía, previo aviso al propietario ó depositante, con anticipación de diez días, podrá exigir que se retiren las bolsas de los silos.

Transcurrido este plazo sin que las bolsas hayan sido retiradas, la Compañía podrá hacer vender en la forma que indica el artículo 477 del Código de Comercio, [1] la cantidad de bolsas necesaria para el pago de los derechos de almacenaje y cualquier otro que le competa, depositando el sobrante eventual en otros depósitos aduaneros, todo ello á riesgo y peligro del interesado.

Art. 44. De la devolución de las bolsas dará recibo á la Compañía el depositante ó propietario.

Responsabilidades

Artículo 45. Corresponde á la Compañía la responsabilidad por las mercancías confiadas á su custodia y por toda pérdida ó avería de las mismas causadas por culpa del personal dependiente de la Compañía.

Art. 56. La Compañía no responde de daños, mermas ó averías causadas por fuerza mayor ó caso fortuito, ó por vicio propio, ó por la naturaleza y condición de las mercancías.

Art. 47. La responsabilidad empieza en el momento en que las mercancías son confiadas á la Compañía y cesa con la entrega al ferrocarril sobre sus vagones, ó con la entrega sobre los carros ordinarios.

---

(1) Véase la nota de la pág. 801.

Toda responsabilidad cesa, además, cuando el propietario ó depositante demora el retiro, de acuerdo con el artículo 14 del presente Reglamento.

Art. 48. Los pedidos de indemnización sólo pueden presentarse á la Compañía con referencia á perjuicios constatados por el depositante ó propietario en presencia de los encargados especiales de la Compañía, antes del momento en que cesa la responsabilidad de ésta según lo dispuesto en el artículo precedente.

Art. 49. La Compañía estará en su derecho, rehusándose á aceptar mercancías que sugieran dudas sobre su buena condición.

También tiene ella el derecho de anotar sobre el recibo ó certificado de depósito todas las circunstancias que se refieran al estado y calidad de las mercancías según su exclusivo entender.

Art. 50. La Compañía no responde de los vapores, veleros ú otro material flotante que atraquen á su muelle. Ellos quedan bajo la responsabilidad de los propietarios, tanto durante su atraque, como en sus eventuales maniobras y movimientos.

Normas generales

Artículo 51. En todos los locales del silo, se prohibe fumar y encender fósforos.

Art. 52. Se prohibe á las personas extrañas la entrada al establecimiento.

Dejando á salvo las disposiciones legales vigentes, la Compañía está facultada para expedir billetes personales de acceso á los locales de pesaje y embolse, á los interesados ó al encargado especial de los interesados. Estos billetes permitirán asistir á las operaciones que se llevan á cabo en dichos locales.

La Compañía declina toda responsabilidad por cualquier accidente ó perjuicio en que pudieran incurrir los portadores de tales billetes durante su permanencia en el establecimiento, entendiéndose además que el billete de acceso se expide con el fin exclusivo de que su portador pueda asistir á las operaciones mencionadas.

Art. 53 El personal de la Compañía no puede recibir propinas ni regalos bajo ningún pretexto.

Art. 54. Todos los pagos de las sumas adeudadas á la Compañía deben efectuarse en la Caja social, y no será reconocido ningún otro modo de pago

Art. 55. La Compañía sólo considera válidos los pedidos presentados en la Oficina de órdenes de la Administración y extendidos sobre los formularios prescriptos.

Los empleados de la explotación no pueden recibir ningún pedido, verbal ni escrito, de los interesados, y si lo recibieren, éste será considerado nulo.

Art. 56. Siempre que ocurrieren suspensiones del trabajo, causadas por controversias entre un capitán de buque y los interesados, el buque deberá ser separado del muelle inmediatamente y la Compañía podrá reclamar los perjuicios respectivos,—que serán liquidados por la autoridad competente,—y guardar en garantía las mercancías ya desembarcadas.

Art. 57. La Compañía tiene privilegio sobre las mercancías por todos sus gastos, derechos, anticipos y accesorios, que son preferidos al crédito pignoraticio.

Art. 58. La Compañía, á pedido de los interesados, puede efectuar el transporte de los cereales de los buques al silo, durante la noche; en los días festivos, puede también realizar las otras operaciones, con excepción del embarco sobre los vagones ferroviarios. La autorización de la Aduana y de la Cámara de Comercio, con las restricciones que ellas prescriban, será requisito previo, en esos casos.

Art. 59. La Autoridad marítima, apenas empiece á funcionar el silo, prohibirá el atraque al muelle y á las banquinas situadas frente al establecimiento, á las embarcaciones y aparatos flotantes que no tengan que efectuar operaciones inherentes al servicio del silo.

En cualquier otra parte, dependerá exclusivamente de la Capitanía de Puerto el permitir el atraque de buques y aparatos flotantes no destinados al silo, y especialmente de los que tuvieren que descargar mercancías de valor, destinadas á ser introducidas en los almacenes de la Aduana principal.

Sin embargo, en caso de constar á la Capitanía de Puerto que la banquina situada frente al silo no deba servir durante el día á las embarcaciones con cargamento de cereales destinados al silo, aquella autoridad podrá permitir el atraque, á dicha banquina, de cualquier otra embarcación,—si así lo requiriesen las necesidades del comercio,—sin que la Compañía pueda oponerse ó reclamar compensaciones.

Art. 60. Este Reglamento entrará en vigor al abrirse el establecimiento al público. La Compañía podrá modificarlo previa autorización competente, siempre que la experiencia demuestre la conveniencia de hacerlo.

F.—REGLAMENTO DEL PERSONAL ENCARGADO DEL EMBARCO Y DESEMBARCO DE LAS MERCANCÍAS [1]

Registro de los Obreros

I.—Todos los obreros que trabajan actualmente en el embarco y desembarco de mercancías en el puerto, y los que sean sucesivamente

(1) Este Reglamento (provisorio) entró en vigencia el 15 de septiembre de 1903.

admitidos á trabajar, deberán estar inscriptos en el *Registro de los Obreros* del Consorcio.

Dicho registro será llevado en un libro que estará á cargo del Secretario General del Consorcio.

II.—Los obreros que se encuentran ya inscriptos sobre las listas provisorias del Consorcio, serán, sin necesidad de otras formalidades, inscriptos en el nuevo Registro.

III.—Los obreros todavía no inscriptos podrán pedir su inscripción, para lo cual es necesario que llenen los siguientes requisitos:

a) tener más de 21 años de edad;
b) ser de constitución física sana;
c) haber observado siempre buena conducta;
d) estar actualmente ocupados en trabajos del puerto.

Los solicitantes deberán presentar:

1.º el pedido escrito en papel común;
2.º la fe de bautismo;
3.º el certificado penal;
4.º una declaración expedida por la Cámara de Comercio, ó por un negociante, que compruebe haber los solicitantes prestado servicios en el puerto.

El Consorcio proveerá á las nuevas admisiones, según las necesidades, pero con entera independencia.

IV.—El Consorcio, en el acto de la inscripción, expedirá gratuitamente al obrero inscripto una balota de inscripción con la respectiva medalla provista del número de matrícula; habilitándolo así para trabajar en las operaciones de embarco y desembarco de las mercancías, en la categoría correspondiente á su inscripción, y de acuerdo con la presente ordenanza.

Todos los obreros están obligados á llevar consigo mientras trabajan, la medalla de inscripción, y á presentarla á los empleados del Consorcio cada vez que éstos lo pidan.

V.—En caso de afluencia excepcional de trabajo, para la cual resultaren insuficientes los obreros inscriptos en una categoría, el Consorcio podrá llamar á obreros inscriptos en otras; y, si aun éstos resultaren insuficientes, podrá provisoriamente llamar á otros obreros no inscriptos en el Registro, con los cuales formará una lista especial denominada *Lista de obreros extraordinarios.*

Gerentes

VI. Para cada embarcadero habrá un Gerente cuyas funciones consisten:

a) en mantener el orden y dirimir provisoriamente todas las controversias sobre el trabajo, dando cuenta al Consorcio;
b) en hacer observar los horarios y las tarifas relativas al embarco y desembarco, y vigilar el exacto pago de los salarios y destajos;
c) en llamar á los obreros para atender los pedidos; constatar el número de los obreros disponibles para cada operación, y, en los límites de ese número, proveer á la repartición del trabajo.

Jefes de Pandilla

VII.—El Consorcio formará una lista de Jefes de Pandilla, eligiéndolos entre los obreros más antiguos, capaces y disciplinados.

El Jefe de Pandilla depende inmediatamente del Gerente, y tiene por función cuidar de que los obreros á su cargo efectúen todas las operaciones ordenadas por éste.

Llamados

VIII.—Toda casa cargadora ó descargadora deberá presentar,—ya sea directamente ó por intermedio de sus encargados provistos de un poder en forma,—el pedido al Gerente del Consorcio, del número de los obreros que necesite para el embarco y desembarco de sus mercancías, indicando á la vez la categoría del trabajo de que se trate.

IX.—Los obreros del carbón se dividen en las siguientes categorías:

Mandaderos,
Descargadores,
Cargadores,
Pesadores,
Receptores.

Los obreros de mercancías general es se dividen en las siguientes categorías:

Mandaderos,
Obreros de cereales,
Embaladores,
Cargadores y descargadores.

El Gerente del Consorcio, sobre la lista firmada por el Secretario del mismo, formará las pandillas, haciendo los llamados según el número de matrícula; y para cada pandilla designará un Jefe, siguiendo el orden de inscripción de éstos sobre la lista de los Jefes de Pandilla.

Ningún obrero podrá ejecutar trabajos si no ha sido llamado por el Gerente del Consorcio de acuerdo con las normas prescriptas.

X.—El obrero que sin motivo justificado deje de responder al llamado, será castigado:

por la primera vez, con exclusión del trabajo por cinco días;
por la segunda vez, con exclusión del trabajo por quince días;
por la tercera vez, con la misma exclusión por un mes;
por la cuarta vez, con eliminación del Registro: esta pena será pronunciada por el Comité Ejecutivo.

El Consorcio podrá, según la gravedad de los casos, suspender por un período no superior á un mes ó borrar del Registro, al obrero que cometiere actos de insubordinación, no cuidase debidamente los instrumentos del trabajo, ó se valiese de abusos ó fraudes para sustraerse á la obligación de acudir al llamado: todo esto sin perjuicio de las penas legales.

XI.—Los obreros serán pagados á jornal ó á destajo, según las tarifas en uso ó fijadas por el Consorcio.

Receptores

XII.—En la lista de receptores compilada al tenor de las normas precedentes, toda casa cargadora ó descargadora tendrá derecho á elegir un receptor de su confianza, para hacerlo asistir á las operaciones de carga y descarga, ya se trate de cargamentos completos ó de operaciones separadas.

El personal empleado se tomará bajo la responsabilidad de la casa, pero deberá someterse á las disposiciones del Consorcio, y, en caso de contravención el Consorcio podrá reemplazarlo por otro.

Pago

XIII.—Los negociantes prepararán para cada trabajo una hoja de pagos, en duplicado, en la cual se indicarán los nombres de los obreros y las sumas adeudadas á cada uno, según el número de días de trabajo ó el precio convenido á destajo.

Los Gerentes del Consorcio verificarán los datos de la hoja de pago y la visarán, con facultad de rectificarla provisoriamente. Los negociantes están obligados á pagar de inmediato las sumas inscriptas á favor de los obreros, sin perjuicio de las rectificaciones ulteriores en caso de interponerse reclamos.

Si ellos no quieren pagar al Jefe de Pandilla, podrán entregar la suma respectiva al Gerente, el cual la transmitirá sin demora á quien corresponda y dirimirá las controversias que eventualmente se produjeren.

Cuando la intervención conciliadora del Gerente no conduzca al acuerdo, se deferirá la resolución definitiva al Consorcio, ante el cual deben presentarse por escrito los interesados.

A las casas de comercio que sin motivo justificado y á pesar de la invitación del Gerente, se negasen por segunda vez á efectuar el pago de sumas adeudadas á los obreros, se les podrá obligar á verter por anticipado la suma presumiblemente necesaria para cada trabajo de embarco ó desembarco, sin perjuicio de las liquidaciones definitivas.

Disposiciones transitorias

. . . .

Penas

Los que contravengan á las órdenes de los agentes del Consorcio para la aplicación de las normas que preceden, serán denunciados de acuerdo con el artículo 434 del Código Penal. (1)

G.—OTRAS REGLAMENTACIONES

La actividad del Consorcio Autónomo se ha manifestado en otras muchas reglamentaciones de servicios portuarios.

Sería demasiado largo analizarlas. Mencionaremos solamente: la Organización de las Guardias del Puerto; el Reglamento de Mozos de Cordel, Vendedores ambulantes y Agentes de Hoteles, y los Reglamentos internos, especialmente de Contabilidad.

H.—DERECHOS DE PUERTO

De acuerdo con la ley de 6 de diciembre de 1885, los buques pagan los siguientes impuestos y derechos marítimos en todos los puertos italianos:

---

(1) ART. 434. El que falte á una orden legalmente dada por la autoridad competente ó no observe un mandato legalmente dictado por la misma, por razón de justicia ó de seguridad pública, incurrirá en la pena de arrest hasta un mes ó en la de multa de 20 á 300 liras.

I—*Impuestos:*

1) Piróscafos procedentes de puertos italianos, por cada entrada al puerto y por tonelada de registro	Liras	0.50
2) Piróscafos procedentes de puertos italianos, abono anual por tonelada de registro . . .	»	2.00
3) Piróscafos procedentes del extranjero, por cada entrada al puerto y por tonelada de registro	»	1.00
4) Piróscafos procedentes del extranjero, abono anual por tonelada de registro. . . .	»	4.00
5) Remolcadores, por año y por tonelada de registro	»	2.50
6) Veleros procedentes de fuera del Mediterráneo, según la capacidad, por tonelada de registro	»	0.50 á 0 80
7) Veleros procedentes de puertos italianos, según la capacidad, por tonelada de registro.	»	0.20 á 0.70
8) Veleros procedentes del Mediterráneo, según la capacidad, por tonelada de registro.	»	0.50 á 0.60

II—*Derechos marítimos:*

9) Patente de sanidad (según la capacidad).	Liras	1.00 á 2.00
10) Licencia por tiempo indeterminado, para embarcaciones de pesca ó de uso portuario .	»	2.00 á 5.00
11) Licencias anuales para embarcaciones pequeñas y pontones	»	5.00 á 10.00
12) Visitas sanitarias	»	3.00 á 5.00
13) Guardia sanitaria, por día	»	3.00
14) Estadía en el lazareto, según clase, por individuo	»	3.00 á 8.00
15) Desembarco y desinfección de mercancías, por quintal.	»	0.50 á 5 00

No se cobra impuesto de faros.

El pilotaje es facultativo. En general se cobra alrededor de 35 liras á los piróscafos; y de 10 á 30 liras por hora, el remolque.

I.—TARIFA DE LOS DIQUES DE CARENA

La «Compañía Explotadora de los Diques», que sucedió á la empresa constructora, aplica en sus diques la tarifa siguiente:

	Veleros	Vapores	
Entrada y salida en el mismo día. . . .	L. 0.80	L. 0.96	Por cada ton. de registro bruto
Por cada día subsiguiente . . . . . . (con un mínimo de £ 52)	» 0.40	» 0.48	» » » » » »
Apuntalamiento . . . . (con un máximo de £ 85)	» 0.10	» 0.10	» » » » » »

Cuando la capacidad del buque pasa de 1,000 toneladas, los precios indicados se reducen á la mitad para cada tonelada de 1,000 á 1,500, y al cuarto para cada tonelada más allá de 1,500.

Corren por cuenta de la Compañía las maniobras inherentes á la apertura y cierre de los diques, el agotamiento del agua, el apuntalamiento y el suministro de tablones y caballetes.

J.—GRÚAS

El servicio de las grúas depende ahora del Consorcio autónomo, que ha fijado la siguiente tarifa normal: para cada hora de trabajo, liras 2.50; tratándose de partidas de mercancías que no ocupan la grúa más de una hora, liras 0.25 por tonelada.

Otros aparatos de carga y descarga son explotados por empresas. La carga y descarga del carbón, por ejemplo, se efectúa por una Compañía que posee cuatro elevadores tipo Brown, y que cobra á razón de liras 1.20 la tonelada el trasbordo del carbón desde el buque hasta el vagón de ferrocarril.

K.—GALPONES

El derecho por depósito de mercancías de cualquier naturaleza, se cobra de acuerdo con la siguiente tarifa:

Primeros cinco días	Liras	0.02	por	tonelada
Del 6.° al 65.° día	»	0.04	»	»
Después del 65.° día	»	0.15	»	»

L.—TARIFAS DE LOS ALMACENES GENERALES GENOVESES (MOLO VECCHIO)

I. DISPOSICIONES GENERALES PARA LA APLICACIÓN DE LAS TARIFAS

1.

Las *operaciones* que toma á su cargo la Compañía de los Almacenes generales genoveses se refieren:

Al *desembarco* desde los buques, vapores ó chatas atracados al muelle.

Al *embarco* de las mercancías á bordo de los buques, vapores ó chatas atracadas al muelle.

A la *entrada* de las mercancías en los lugares de depósito.

A la *salida* de las mercancías de los lugares de depósito.

A la *expedición* ó al *recibo* de las mercancías por ferrocarril.

A la *entrega* de las mercancías sobre los carros de particulares y al recibo de ellas desde los mismos carros.

Al *reconocimiento* y manipulación de las mercancías almacenadas.

2.

Las *operaciones* especialmente contempladas en las tarifas, son las siguientes:

a) Almacenaje,

b) Desembarco y depósito en los almacenes ó en los espacios abiertos. —Tomar la mercancía bajo aparejo, reconocerla y pesarla, y luego colocarla y estibarla en los almacenes ó espacios abiertos autorizados para el objeto.

c) Desembarco al vagón y expedición por ferrocarril.—Tomar la mercancía bajo aparejo, reconocerla, pesarla, cargarla y estibarla sobre los vagones, y luego entregarla al ferrocarril.

d) Mercancía llegada por ferrocarril, y depósito en los almacenes ó espacios abiertos.— Retirar los vagones del ferrocarril, efectuar la descarga de la mercancía, reconocerla y pesarla, y luego colocarla y estibarla en los almacenes ó en los espacios abiertos autorizados.

e) Mercancia llegada por ferrocarril y dirigida á los Almacenes Generales para el embarco.—Retirar los vagones del ferrocarril, efectuar la descarga de la mercancía, reconocerla y pesarla, y luego transportarla al lugar de embarco y efectuar su entrega sobre el puente de los buques, vapores ó chatas atracados al muelle de los Almacenes Generales.

f) Salida de la mercancía de los lugares de depósito (almacenes ó espacios abiertos) y expedición por ferrocarril.—Desestibar la mercancía, extraerla de los lugares de depósito, pesarla, cargarla y estibarla sobre los vagones, y luego entregarla al ferrocarril.

g) Salida de la mercancía de los lugares de depósito (almacenes ó espacios abiertos) y entrega á los propietarios.—Desestibar la mercancía, extraerla de los lugares de depósito y pesarla, y luego cargarla sobre los carros y consignarla á los propietarios.

h) Mercancía traída en carros de particulares para ser depositada en los almacenes ó espacios abiertos.—Efectuar la descarga de los carros, reconocer la mercancía y pesarla, y luego colocarla y estibarla en los almacenes ó espacios abiertos.

i) Desembarco de á bordo y consignación de la mercancía á los propietarios.—Tomar la mercancía bajo aparejo, reconocerla y pesarla, y luego cargarla sobre los carros y consignarla á los propietarios.

l) Salida de los lugares de depósito y embarco de la mercancía.—Desestibar la mercancía, extraerla de los lugares de depósito y pesarla, y luego transportarla al sitio de embarco y efectuar su entrega sobre el puente de los buques, vapores ó chatas atracados al muelle de los Almacenes Generales.

m) Mercancía traída en carros de particulares ó destinada al embarco. —Efectuar la descarga de los carros, reconocer la mercancía y pesarla, y luego transportarla al sitio del embarco y efectuar su entrega sobre el puente de los buques, vapores ó chatas atracados al muelle de los Almacenes Generales.

N. B.—*La Administración de los Almacenes Generales se encarga también de tomar ó entregar las mercancías sobre el puente de los buques ó vapores no atracados á la banquina de los Almacenes Generales, mediante tan sólo el reembolso de los gastos.*

3.

La Compañía no acepta las mercancías traídas en carros particulares para expedirlas por ferrocarril.

4.

Los precios aplicables á cada una de las operaciones antedichas están indicados en la nomenclatura de las tarifas, al lado de cada clase de mercancías.

5.

La Compañía no responde de las consecuencias de la falta eventual de vagones, ni de las que pudieran derivarse de disposiciones

que la Administración de ferrocarriles, por exigencias del servicio, tome con respecto al material rodante.

6.

La ejecución de todas las operaciones enumeradas más arriba, está subordinada á las formalidades aduaneras y sanitarias.

Las expediciones en que intervenga el ferrocarril están sujetas á las tarifas y reglamentos de ferrocarriles.

7.

Los precios por almacenaje se aplican por un período indivisible de siete días.

Éstos se cuentan desde el día de entrada de los primeros bultos de mercancías; cesan el día de las salida de las mercancías.

8.

Los precios de las tarifas se aplican al peso bruto de cada expedición y por fracciones indivisibles de 100 kilos, cuando no se establezca expresamente otra cosa.

9.

Las expediciones compuestas de mercancías diversas de un peso inferior á 100 kilos, se tarifan sobre el peso total y el más elevado de los precios que corresponden á las diversas mercancías.

10.

La tasa mínima para cada expedición es la siguiente:

para el almacén	L.	0.50
para cada otra operación	»	0.50

11.

El pesaje extraordinario de vagones,— efectuado á pedido del remitente ó del destinatario,—está sujeto á las siguientes tasas:

L.	1.00	por cada vagón	cargado ó vacío.
»	2.00	» » »	pesado, vacío y cargado.

12.

El pesaje de los carros particulares cargados ó vacíos,—efectuado á pedido de los interesados,—está sujeto á la tasa de L. 0.20 por cada tonelada indivisible.

13.

Las mercancías que pesen menos de 200 kilos por metro cúbico, pagan en cuanto al almacenaje, en proporción á dicho peso por metro cúbico ocupado. En la nomenclatura de las tarifas, se designa con la letra *V* las mercancías que han de considerarse como voluminosas.

La Compañía se reserva el derecho de considerar como voluminosas todas las otras mercancías que se encuentren en las condiciones preindicadas.

14.

Las mercancías de dimensiones que excedan á la longitud de un vagón, están sujetas, en cuanto al almacenaje, á la tasa sobre el peso efectivo, según la calidad de la mercancía y á razón de 200 kilos por metro cúbico ocupado, cuando el peso efectivo fuese inferior á éste.

15.

Para la admisión de mercancías que excedan en longitud á dos vagones, deben acordarse previamente las condiciones con la Administración de los Almacenes Generales.

16.

Como la potencia de los mecanismos disponibles para efectuar la carga y descarga no pasa actualmente de 1,500 kilos, no se aceptarán mercancías en fardos ó piezas indivisibles de peso superior al indicado, salvo que se hayan acordado previamente las condiciones con la administración de los Almacenes Generales.

17.

Las operaciones de carga y descarga de las mercancías en (ó de) los vapores, buques ó chatas, como asimismo las de carga y descarga en (ó de) los vagones, y todos los trabajos á efectuarse en la zona perte-

neciente á la Compañía, se llevarán á cabo con personal de los Almacenes Generales, exclusivamente.

18.

Para la admisión de las locomotoras, ténderes, coches y vagones de ferrocarril ó de tranvía, ya sea sobre sus propias ruedas ó desmontados, deben acordarse previamente las condiciones con la Dirección de los Almacenes Generales.

19.

Los derechos aplicables á los animales, mercancías ú objetos de cualquier naturaleza, no especificados en las tarifas, y que fueren desembarcados sobre los muelles explotados por la Compañía, ó embarcados de los muelles mismos, serán fijados en cada caso por la Compañía.

20.

Las tarifas y condiciones para la ejecución de las operaciones aduaneras de que se habla en el artículo 16 del Reglamento, (1) se hallarán al final de las tarifas generales adjuntas.

21.

Las mercancías que en seguida se mencionan, no pueden ser admitidas en los Almacenes Generales:

a) Los *explosivos.*
b) Los *inflamables* siguientes:

Aceite de anilina.
» de resina.
Acetono (espíritu de vinagre).
Ácido arsénico.
» arsenioso.
» clorhídrico.
» fosfórico.
» hidrocloro, azótico.
» muriático (espíritu de sal marina).

---

(1) Véase pág. 793.

Ácido nítrico azótico (agua regia).
» sulfúrico (vitriolo).
Aguarrás.
Arsênico metálico.
Bencina.
Colodión.
Creosota.
Esencias y aceites esenciales.
Eter sulfúrico.
Fósforo común (blanco).
» amorfo (rojo).
Fosfuro de calcio.
Nafta.
Neolina.
Nitronaftalina.
Nitrobencina.
Petróleo.
Potasio (metal).
Sodio (metal).
Sublimado corrosivo.
Sulfuro de carbono.

Serán además consideradas explosivas ó inflamables, las substancias que fueren declaradas tales por las autoridades competentes.

22.

Las siguientes mercancías sólo se recibirán previo acuerdo y bajo condiciones especiales:

Chalas.
Heno y otros forrajes.
Paja común.
Retales de pieles, no calcinados.
Abonos naturales.
Materias corruptibles ó que emiten olores desagradables.
Huesos, tendones, cuernos y cascos ó pesuñas, no desgrasados ni calcinados.
Cueros frescos y cueros salados.
Residuos de matadero.
Salitre (nitrato de potasa).
Sangre.
Trapos impregnados de grasa
Vejigas, tripas, etc., no desecadas.

Orujos.
Carbón fósil.
Coke.
Copras á granel.
Fósforos.
Fruta fresca fácil de echarse á perder.
Manteca fresca.
Nueces de coco ó de palma, á granel.
Quesos expuestos á licuarse.
Verduras, legumbres y hortalizas frescas.
Ajos
Algarrobas
Castañas
Cebollas } á granel.

N. B.—Tratándose de mercancías sujetas á reglas especiales de sanidad y seguridad pública, su aceptación queda subordinada al permiso previo de las autoridades competentes.

II.—TARIFAS

A.—Tarifa general

Tan sólo á título de ejemplo y para mostrar la disposición de la tarifa general, reproducimos á continuación sus primeros artículos:

A.— Tarifa general

NOMENCLATURA DE LAS MERCANCÍAS	ALMACENAJE por cada período indivisible de 7 días.	DESEMBARCO Y DEPÓSITO en los almacenes ó espacios abiertos.	DESEMBARCO Y CARGA SOBRE VAGÓN DE FERROCARRIL.	MERCANCÍA LLEGADA POR FERROCARRIL Y DEPÓSITO en los almacenes ó espacios abiertos.	MERCANCÍA LLEGADA POR FERROCARRIL y destinada al EMBARCO.	SALIDA de la mercancía de los lugares de DEPÓSITO y expedición por ferrocarril.	SALIDA de la mercancía de los lugares de DEPÓSITO y ENTREGA á los propietarios.	MERCANCÍA TRAÍDA EN CARROS PARTICULARES para DEPÓSITO en los almacenes ó espacios abiertos.	DESEMBARCO Y ENTREGA de la mercancía á los propietarios.	SALIDA de los lugares de DEPÓSITO Y EMBARCO de la mercancía.	MERCANCÍA traída en carros particulares y destinada al EMBARCO.	OBSERVACIONES
	a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*	*g*	*h*	*i*	*l*	*m*	
	Véanse las disposiciones para la aplicación de las tarifas											
	Precios en liras por tonelada y por fracción indivisible de 100 kilogramos											
ÁCIDO acético, bórico (refinado), cítrico, oxálico y otros ácidos no nombrados explícitamente ni excluídos	0.30	3.50	3.75	4	4	3	3	Como en la letra *b*	Como en la letra *c*	Como en la letra *g* más 20 %	4	
ACIDO bórico (no refinado).	0.25	3	3 25	2.25	2.50	2	2				2.50	
ACIDO fénico y carbólico del comercio	0.50	3	3.25	2.75	3.25	2.50	2.50				3	
AGUARDIENTE en botellas	0.50	4	4	4	4	3	3				4	
AGUARDIENTE en toneles ó barriles	0.50	3	3.25	2.75	3.25	2.50	2.50				3.25	
AGUAS MINERALES en botellas	0.50	2.50	2.75	2.25	2.75	2	2				2.75	
ALABASTRO gris en trozos (en lugar abierto). . .	0.10	2.25	2.50	2	2.25	1.50	1.50				2.25	

. . . .

B.—Tarifas para la ejecución de las operaciones aduaneras

Sección I.—Mercancías extranjeras (entrada)

Operaciones de retiro de la Aduana, de importación temporaria, de reimportación y de introducción en depósito

a) Mercancías que pagan derecho sobre el peso neto real ó por número, exceptuados los líquidos y las mercancías de la letra *d*	Tasa de comisión por quintal indivisible	L.	0.50
	» mínima de comisión	»	1.50
	» máxima » »		(1)
	» de peonaje de Aduana, por quintal indivisible	»	0.20
b) Mercancías que pagan derecho sobre el peso neto legal, ó están exentas de derecho, exceptuados los líquidos y las mercancías de la letra *d*	Tasa de comisión: hasta 10 quintales, por quintal indivisible	»	0.30
	Tasa de comisión: para las cantidades subsiguientes y por cada 10 quintales indivisibles, además de la tasa de L. 3 para los primeros 10 quintales	»	0 40
	Tasa mínima de comisión	»	1.50
	» máxima » »		(1)
	» de peonaje aduanero, por quintal indivisible (2)	»	0.10

(1) La tasa de comisión por cada operación y por cada expedición, no podrá exceder á L. 20.

(2) La tasa de peonaje sólo se aplicará á la cantidad de mercancías manipulada por orden de la Aduana.

c) Líquidos en cascos	Tasa de comisión por quintal indivisible	L.	0.30
	» mínima de comisión	»	1.50
	» máxima » »		(1)
	» de peonaje aduanero, por quintal indivisible (2)	»	0.10
d) Mercancías que en la tarifa tienen indicado un precio entre L. 0.07 y L 0 20 como tasa de almacenaje por el período de siete días	Tasa de comisión, por cada tonelada indivisible	»	0.20
	» mínima de comisión	»	1.50
	» máxima » »		(1)
	» de peonaje aduanero, por tonelada y por fracción indivisible de 10 kg. (2)	»	0.50

SECCIÓN II.—MERCANCÍAS NACIONALES (SALIDA)

Operaciones de salida, de exportación temporaria y de reexportación

e) Mercancías en general	Tasa de comisión	hasta 10 quintales, por cada quintal indivisible	L.	0.10
		para las cantidades subsiguientes y por cada 10 quintales indivisibles, además de la tasa de L. 1 por los primeros 10 quintales	»	0.05
	Tasa mínima de comisión		»	1.00
	» máxima »			(1)
	» de peonaje aduanero, por cada quintal indivisible (2)		»	0.05

N. B -La seda en bruto, los hilados y tejidos de seda y los residuos de seda pagarán el doble de la tasa establecida para las mercancías en general.

(1) (2) Véase la llamada anterior.

B.—Tarifas para la ejecución de las operaciones aduaneras (Continuación)

f) Mercancías que en la tarifa tienen indicado un precio entre L. 0.07 y L. 0.20 como tasa de almacenaje por el período de siete días	Tasa de comisión por 10 quintales indivisibles . .	L.	0.10
	» mínima de comisión.	»	1 00
	» máxima » »		(1)
	» de peonaje aduanero, por cada quintal indivisible (2)	»	0.05

Sección III.—Mercancías extranjeras de tránsito

g) Mercancías *á la salida*.—Tránsito bajo rotulación de seguridad	Tasa de comisión	hasta 10 quintales, por cada quintal indivisible	»	0.15
		para las cantidades subsiguientes y por cada 10 quintales indivisibles, además de la tasa de L. 1 50 para los primeros 10 quintales	»	0 10
	Tasa mínima de comisión		»	1.00
	» máxima » »			(1)
	» de peonaje aduanero, por cada quintal indivisible (2)		»	0.05

(1) (2) Véase la llamada anterior.

h) Mercancías *á la salida.*—Tránsito bajo rotulación de seguridad . . . . *i)* Mercancías *á la llegada.*—Tránsito bajo rotulación aduanera	Tasa de comisión	hasta 10 quintales, por cada quintal indivisible	L.	0.10
		para las cantidades subsiguientes y por cada 10 quintales indivisibles, además de la tasa de L. 1 por los primeros 10 quintales	»	0.05
	Tasa mínima de comisión		»	1.00
	» máxima » »			(1)
	» de peonaje aduanero, por cada quintal indivisible (2)		»	0.05

SECCIÓN IV.—MERCANCÍAS EXPEDIDAS Á OTRA ADUANA

l) Mercancías expedidas con exención de visita. .—Las mismas tasas establecidas en la *Sección I.*

---

(1) (2) Véase la llamada anterior.

B.—Tarifas para la ejecución de las operaciones aduaneras. (Continuación)

Sección V.—Rotulaciones de legitimación

m) Licores, bebidas alcohólicas y mercancías expedidas en la Zona de Vigilancia	Tasa de comisión	hasta 10 quintales, por cada quintal indivisible	L.	0.10
		para las cantidades subsiguientes y por cada quintal indivisible, además de la tasa de L. 1 por los primeros 10 quintales.	»	0.20
	Tasa mínima de comisión		»	0 50
	» máxima » »			(1)
	» de peonaje aduanero, por cada quintal indivisible (2)		»	0.05

Sección VI.—Mercancías nacionales ó nacionalizadas expedidas por cabotaje

n) Emisión de los permisos ó sellos de seguridad.	Tasa de comisión	hasta 10 quintales, por cada quintal indivisible	»	0.05
		para las cantidades subsiguientes y por cada 10 quintales indivisibles, además de la tasa de L. 0.50 por los primeros 10 quintales	»	0.10
	Tasa mínima de comisión		»	0.25
	» máxima » »			(1)

(1) (2) Véase la llamada anterior.

Sección VII.—Exportación de las mercancías que gozan de la restitución de los derechos pagados sobre las materias primas, y mercancías en exportación temporaria

Los *Almacenes Generales* observarán rigurosamente las instrucciones que, al respecto, reciban de sus clientes, ateniéndose también, en cuanto á los transportes por ferrocarril, á las normas vigentes para la Red Mediterránea.

Las tasas aplicables son las mismas fijadas en la Sección II.

Sección VIII.—Tasas para impresos, ataduras, embalajes y reparacinoes eventuales á los fardos

Impresos	Por cada ejemplar (matriz y anexo) de las rotulaciones de importación temporaria, reimportación y reexportación	L. 0.10
	Por cada ejemplar de las declaraciones para las mercancías dirigidas al extranjero y de los otros modelos (matriz y anexo)	» 0.05
Ataduras	Por cada fardo con atadura simple	» 0.25
	» » » » doble atadura	» 0.50
	» » » » atadura de red	» 0.75
Cuerda	Por asegurar los plomos á los carros descubiertos expedidos con encerados ó redes, por cada carro	» 1.25
Embalajes y reparaciones . . .	Se pondrá en cuenta sólo los gastos que hayan tenido que efectuar los Almacenes Generales.	

M.—TARIFA DE LA COMPAÑÍA «SILOS DE GÉNOVA»

La tarifa que damos á continuación es la máxima establecida por las autoridades competentes. La Compañía, á pedido de los interesados, concede condiciones especiales cuando la importancia del trabajo es excepcional.

A.—CEREALES Á GRANEL

a) *descarga* desde la cubierta del buque hasta el vagón, comprendiéndose la estadía en el silo cuando no exceda á cinco días, el embolse, la atadura y pesaje de las bolsas: por cada tonelada, L. 2.

b) si la estadía en el silo excede á cinco días, además de la tarifa *a*) se percibirán los *derechos de almacenaje* de la letra *c*), más un derecho *de reembarco* sobre el vagón, de L. 0 80 por tonelada.

c) *almacenaje:* L. 0 04 por tonelada y por día durante los primeros cuarenta y cinco días, y L. 0 50 por tonelada y por día después de los primeros cuarenta y cinco días.

B.—CEREALES Á GRANEL

Toma de la bodega (*tiraggio*) por cuenta del capitán. Hasta 600 toneladas desembarcadas por día: L. 0.50 por tonelada.

Para cantidades mayores, hasta 1,000 toneladas: L. 0.06 en más por tonelada, para cada 100 toneladas. Más allá de 1,000 toneladas: L. 1.20 por tonelada.

C.—CEREALES EN BOLSAS

La toma de la bodega y la descarga se cobran convencionalmente, previo acuerdo especial con los interesados.

D.—OTRAS OPERACIONES

1. Ventilación de cereales á máquina y pesaje: L. 0.05 por 100 kilogramos.
2. Ventilación por medio de cintas de circulación: L. 0.02 por 100 kilogramos.
3. Cambio de un silo á otro, con pesaje ó sin él: L. 0.04 por 100 kilogramos.

4. Mezcla de diversas calidades, con pesaje: L. 0.05 por 100 kilogramos.
5. Ventilación á máquina y mezcla de diversas calidades, con pesaje: L. 0.06 por 100 kilogramos.
6. Toma de muestras con sonda de tornillo: L. 1 cada 3 kilogramos.
7. Toma de muestras con sonda á mano: L. 0 50 por cada 3 kilogramos.
8. Toma de muestras de la tolva del silo: L. 0.20 por cada 2 kilogramos.
9. Determinación del peso natural: L. 5 por hectolitro.
10. Análisis químico para el contenido de agua: L. 5.
11. Análisis simple de los cuerpos extraños: L. 1 por 100 gramos de mercancía.
12. Emisión de un certificado de depósito y cédula pignoraticia (warrant): L. 2.

OBSERVACIÓN

Los precios de tarifa sufren un aumento de 10 % para la cebada y de 20 % para la avena.

———

CAPÍTULO XI

PUERTO DE MARSELLA

SECCIÓN I.—**Descripción sumaria del puerto. Estadística.**

El puerto de Marsella es, de los grandes puertos de Europa, el más antiguo. Su origen remonta, en efecto, á seis siglos antes de la era cristiana. Hasta hace cincuenta años, sin embargo, sólo comprendía una dársena, el Puerto-Viejo *(Port-Vieux)*, situado en una ensenada natural, admirablemente resguardada contra los vientos y las marejadas.

DÁRSENAS Y QUAIS.

Actualmente (1904), el puerto de Marsella comprende, además del Port-Vieux, llamado también DÁRSENA ANTIGUA (*Ancien Bassin*), con sus anexos, el canal de la Aduana y la dársena de carena, las siguientes dársenas:

La DÁRSENA DE LA JOLIETTE, con sus anexos: la Dársena de Estacionamiento y la Dársena de Comunicación;

Las DÁRSENAS DEL LAZARETO y DE ARENC, concedidas á la Compañía de los Docks y Entrepôts;

La DÁRSENA DE LA ESTACIÓN MARÍTIMA;

La DÁRSENA NACIONAL;

La DÁRSENA DE LA PINÈDE;

La DÁRSENA DE APARTADERO;

Los DIQUES DE CARENA;

La DÁRSENA DEL PHARO, destinada al servicio del taller de construcciones de ese nombre;

El ANTEPUERTO SUD, delante de la Dársena de la Joliette, y

El ANTEPUERTO NORTE, que precede á la Dársena de la Pinède.

La Dársena de la Pinède se construye en virtud de la ley de 17 de Julio de 1893, que autorizó además la prolongación del dique exterior del puerto y el establecimiento, en el abra de la Madriague, de la Dársena de Apartadero para los barcos desarmados ó en demolición y para el material flotante de servicio.

Las dársenas nuevas están protegidas por el dique exterior ó rompeolas que tiene hoy 4,145 metros de largo y está formado por dos ramas. Una, la del Sud, orientada del S. S. W. al N. N. E., tiene 1,085 metros de longitud; la otra que va del S. E. al N. W. tiene 3,060 metros.

Las dársenas están separadas unas de otras, así como del antepuerto Sud y del antepuerto Norte, por traviesas que dejan un pasaje de comunicación. Los pasajes de los quais interiores, están cubiertos por puentes giratorios.

Todas las dársenas son de forma retangular, con excepción de la de Arenc, que se halla frente al punto donde el dique exterior cambia de dirección.

Cada dársena, con excepción de la de la Joliette, tiene del lado de tierra, uno ó varios muelles que arrancan del quai de ribera, y del lado del mar, un gran espacio libre que permite á los buques efectuar sus evoluciones.

En la dársena de la Joliette, especialmente afectada á los paquebotes, los navíos no pueden, por falta de espacio, operar de bordo á quai; se colocan de punta y desembarcan ó embarcan sus mercancías por medio de lanchas.

En las otras dársenas, los buques operan generalmente de bordo á quai, ya sea á lo largo del quai de ribera ó del quai del dique exterior, ó á lo largo de los muelles ó de los quais de las traviesas. Los barcos mercantes desarmados, en estadía, ó que esperan un lugar junto al quai, los paquebotes que sólo hacen escala para dejar ó tomar pasajeros, así como los navíos de guerra, fondean en los espacios libres comprendidos entre los muelles, ó junto á la cabeza de éstos, ó también paralelamente al dique exterior, en la

Dársena Nacional, sobre una línea de cajones de amarrazón dispuesta á cierta distancia de aquel dique.

El quai de ribera, los muelles y las traviesas, así como una parte del quai exterior, están unidos á las estaciones de ferrocarril por vías férreas y se hallan provistas de grúas hidráulicas. En muchos de estos quais hay galpones de depósito.

En el Puerto-Viejo, la profundidad es de unos 6 metros, excepto á lo largo de los quais, donde ha habido que limitarla á 3 ó 4 metros y á menos aún, en vista de la insuficiencia y mal estado de las fundaciones de los muros. En las otras dársenas en explotación, la profundidad es de 6 á 7 metros junto al quai de ribera y va aumentando regularmente hacia el quai exterior, á lo largo del cual alcanza á 10 metros en las dársenas de la Joliette, del Lazareto de Arene y de la Estación Marítima y á 18 metros en la Dársena Nacional; pero las fundaciones de los muros de quai no se han llevado en general más abajo de 7 metros, de suerte que sólo pueden contar con esta profundidad las embarcaciones que operan de bordo á quai; solamente hay dos lugares en el interior de las dársenas citadas que permiten el atraque á embarcaciones de 8 metros de calado. Para la dársena de la Pinède se ha previsto una profundidad de 8.50 metros á lo largo del quai de ribera.

Además de las dársenas de explotación comercial, el puerto de Marsella comprende: una pequeña dársena de 5 metros de profundidad, llamada dársena de carena, situada en el ángulo S. W. del Puerto-Viejo y reservada á los buques que tienen que efectuar reparaciones sin necesidad de entrar al dique seco, un establecimiento para grandes reparaciones con su dársena á flote de 8 metros de profundidad, seis diques secos de longitud útil variable entre 85 y 172 metros y una pequeña dársena para la demolición de las embarcaciones viejas.

Los seis diques secos tienen las siguientes características:

	Largo total	Largo útil	Profundidad de agua á la entrada	Profundidad de agua al fondo
Núm. 1	181 m. 50	172 m. 45	6 m. 90	5 m. 40
» 2	110	105 30	5 90	4 90

	Largo total		Largo útil		Profundidad de agua á la entrada		Profundidad de agua al fondo	
Núm. 3	90 m.		85 m.	40	5 m.	90	5 m.	16
» 4	90		85	40	5	90	5	16
» 5	130		125	40	6	60	5	70
» 6	130		125	40	6	60	5	70

Los diques secos están servidos por dos grupos de máquinas de agotamiento: al Norte, una maquinaria de 600 caballos compuesta de cuatro máquinas de vapor independientes que ponen en movimiento otras tantas bombas rotativas de un gasto medio de 2,200 metros cúbicos por hora; al Sud, un grupo de tres máquinas de 250 caballos cada una con sus tres bombas correspondientes, de un gasto de 2,500 metros cúbicos por hora

La construcción del Establecimiento de Reparaciones fué ejecutada por el Estado con el concurso de la Compañía de los Docks que es concesionaria de la explotación de los diques secos, etc.

El siguiente cuadro indica para el conjunto de las dársenas, las superficies de agua y el desarrollo y superficie de los quais:

SUPERFICIES DE AGUA					DESARROLLO DE LOS QUAIS					SUPERFICIES DE LOS QUAIS		
utilizables para el estacionamiento de los buques y para las operaciones de embarco y desembarco.	de las dársenas de reparaciones y de apartadero.	de los canales y de las partes del puerto abrigadas pero no utilizables para el estacionamiento de los buques y las operaciones de embarco y desembarco.	de los antepuertos.	TOTAL	utilizables para las operaciones de embarco y desembarco.	al rededor de las dársenas de reparaciones y apartadero.	de los canales y de las partes no utilizables para las operaciones de embarco y desembarco.	de los antepuertos	TOTAL	para las vías de circulación.	para depósitos.	TOTAL
m. cuad.	m. cuad.	m. cuad.	m. cuad.	m. cuad.	m.	m.	m.	m.	m.	m. cuad.	m. cuad.	m. cuad.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1:471,800	216,605	69,019	179,413	1:936,837	15,912	2,054	2,783	861	21,610	552,678	402,333	955,011

Utilaje de los quais.

Los galpones (*hangars*) son abrigos destinados á proteger contra la intemperie las mercancías depositadas sobre los quais,—antes de su embarco ó después de su desembarco,—mientras que los capitanes de buque, los representantes de los armadores y los negociantes proceden á reconocerlas y pesarlas, y hasta que los agentes de la aduana, de las contribuciones indirectas y de los impuestos municipales de introducción (*octroi*) hayan efectuado las verificaciones respectivas. La permanencia de las mercancías bajo los galpones se limita, en lo posible, al plazo estrictamente necesario para la realización de esas operaciones y formalidades.

Los almacenes ó depósitos (*magasins*) sirven para depositar las mercancías durante todo el tiempo que convenga á los comerciantes; los gastos correspondientes son proporcionados á la duración del almacenaje.

En el perímetro de la concesión del Dock-Entrepôt de la Joliette, que se extiende sobre todos los quais que rodean las dársenas del Lazareto y de Arenc, así como sobre el quai Sud de la traviesa de la Joliette y el quai Norte de la traviesa de Arenc, la Compañía de los Docks y Entrepôts de Marsella ha construído vastos locales que desempeñan los oficios de galpones ó de almacenes, según el lugar que ocupan y según las circunstancias. La superficie total interior de esos locales, tanto en el piso bajo como en los pisos superiores, se eleva á 141,417 metros cuadrados.

La misma Compañía posee también, detrás de los quais, á título de dominio privado, un gran entrepôt y diversos almacenes, cuya superficie total interior se eleva á 90,812 metros cuadrados.

La cantidad total de mercancías que el Dock-Entrepôt de la Joliette y el dominio privado de la Compañía concesionaria pueden contener es de 200,000 toneladas más ó menos, comprendiendo los depósitos descubiertos.

Existen además,—sobre el muelle de la Dársena marítima, so-

bre uno de los muelles de la Dársena nacional, sobre la traviesa que separa estas dos dársenas y sobre la traviesa Sud de la Dársena de la Pinède,—galpones públicos establecidos y administrados por la Cámara de Comercio. Estos galpones son siete; sólo tienen piso bajo; su superficie total interior se eleva á 56,472 metros cuadrados.

Los quais del puerto cuentan actualmente con 119 aparatos para la carga y descarga de las mercancías, á saber:

1.° *Aparatos explotados en el perímetro de la concesión del Dock-Entrepôt de la Joliette, con exclusión de los elevadores y descensores para el servicio del gran entrepôt y de los almacenes de la Compañía:*

16 grúas hidráulicas fijas de 3 toneladas de potencia;
22 grúas hidráulicas fijas de 1 tonelada de potencia;
26 grúas hidráulicas móviles sobre rieles, de 1,250 kg. de potencia;
1 grúa eléctrica móvil sobre rieles, de 1,250 kg. de potencia;

2.° *Aparatos establecidos y administrados por la Cámara de Comercio:*

a) Sobre los quais de la Dársena de la Estación marítima y de la Dársena Nacional:

34 grúas hidráulicas móviles sobre rieles, de 1,250 kg. de potencia;
10 grúas hidráulicas móviles sobre rieles, de doble poder, de 1 á 3 toneladas de potencia;
3 grúas hidráulicas móviles sobre rieles, de 3 toneladas de potencia;
3 *jiggers* (tornos hidráulicos móviles sobre carritos), de 1 tonelada de potencia;
1 *bigue* oscilante hidráulica, de 120 toneladas de potencia.

b) Sobre los quais del Puerto-Viejo:

1	grúa fija á brazo de	25	toneladas de potencia;
1	—	8	—
1	—	4	—

La Cámara de Comercio explota además, sobre los quais de la Dársena de la Estación marítima y de la Dársena Nacional, 47 cabrestantes hidráulicos de doble poder, de 400 á 800 kg. de potencia, que sirven para la maniobra de las grúas móviles y de los vagones.

Tres líneas de ferrocarril tienen su punto terminal en Marsella: la ínea de Lyon y París, la línea de los Alpes por Aix y la línea de Niza é Italia; estas tres líneas forman parte de la red de ferrocarriles París-Lyon-Mediterráneo.

La ciudad y el puerto están servidos por cinco estaciones, á saber: St.-Charles, Prado, Arenc, Joliette y Puerto-Viejo. Las tres últimas, situadas en las proximidades de los quais, están más especialmente afectadas al tráfico marítimo; la estación de la Joliette lo está *exclusivamente* al tráfico de mercancías de proveniencia ó destino de los quais.

Hay además otras estaciones en los suburbios de Marsella, que, como las citadas, pertenecen á la Compañía París-Lyon-Mediterráneo. La del Puerto-Viejo, sin embargo, debe exceptuarse, pues pertenece, como el ramal que la une á la del Prado, á una Compañía inglesa; pero la explotación de esta estación y su ramal, la efectúa también la Compañía P. L.-M. por cuenta de la compañía concesionaria.

Las cinco estaciones ocupan en conjunto una superficie de 72 hectáreas.

Las vías férreas de los quais (prescindiendo de las del Puerto-Viejo, que no tienen importancia) se dividen en dos redes distintas. La primera red comprende las vías establecidas por la Compañía de los Docks y Entrepôts, en virtud del pliego de condiciones de la concesión del Dock-Entrepôt (quais que rodean las dársenas del Lazareto y de Arenc).

La segunda red comprende las vías construídas por el Estado con los fondos suministrados por la Cámara de Comercio; esta red se extiende sobre los quais de ribera y sobre los quais de los muelles y traviesas de las dársenas de la Joliette, de la Estación marítima y Nacional.

Las vías férreas recién mencionadas se unen por medio de ramales á las estaciones de Arenc y de la Joliette.

El desarrollo de las vías de la primera red es de 14 kilómetros 675 metros; las explota la Compañía de los Docks y Entrepôts. Las de la segunda red miden un desarrollo de 29 kilómetros 725 metros; la Compañía P.-L.-M. las explota.

La longitud total de las vías férreas de los quais del puerto es, en número redondo, de 45 kilómetros.

El alumbrado de los quais públicos es á gas, y está á cargo de la Ciudad.

Los quais, galpones y almacenes de la concesión del Dock-Entrepôt, con excepción de los situados á lo largo del dique exterior, así como otros locales dependientes del gran entrepôt, están iluminados á luz eléctrica, por cuenta de la Compañía concesionaria. Los aparatos de este alumbrado son:

13 lámparas de arco de 12 amperios;
70 » » » » 8 »
y 653 lámparas de incandescencia de 16 bujías.

La Compañía de las Mensajerías Marítimas posee una instalación especial de alumbrado eléctrico para los galpones del quai Sud de la traviesa de la Joliette, arrendados por ella á la Compañía de los Docks y Entrepôts. En este alumbrado, sólo se emplean lámparas de incandescencia.

Una parte de los quais explotados por la Cámara de Comercio, en la Dársena de la Estación marítima y en la Dársena Nacional, está iluminada á electricidad. Para el alumbrado ordinario del interior de los galpones, se emplean 12 lámparas de arco de 8 amperios y 12 lámparas de arco de 6 amperios. Para el alumbrado

accidental, durante las operaciones de embarco y desembarco, hay 84 lámparas de arco de 8 amperios colocadas en los galpones y 36 lámparas de arco de 10 amperios colocadas sobre los quais descubiertos.

El alumbrado accidental no funciona sino á pedido de los interesados y mediante pago de una tasa especial.

La Cámara de Comercio alquila además linternas de incandescencia de 48 bujías para el alumbrado á bordo de los buques.

El agua de la ciudad se distribuye sobre los quais por medio de fuentes é hidrantes de riego, que también pueden servir en casos de incendio.

Se han establecido además, sobre diversos puntos de los quais, tomas de agua provistas de contadores, para la alimentación de los buques, sea directamente, sea utilizando barcos-cisternas.

MATERIAL FLOTANTE DE SOCORRO.

Para los casos de incendio ó de naufragio, el servicio del Puerto dispone de dos barcos-bombas. Las bombas de doble fin de que están provistos pueden efectuar el trabajo de agotamiento á razón de 600,000 litros y 80,000 litros por hora respectivamente, ó suministrar en caso de incendio 200,000 y 30,000 litros por hora.

Además, varios remolcadores del servicio del puerto y de los barcos cisternas están también provistos de bombas á vapor utilizables para apagar incendios ó para desagotar las bodegas de los buques.

Finalmente, dos vapores de salvataje, uno francés y otro extranjero, se hallan generalmente de estación en el puerto de Marsella.

MATERIAL FLOTANTE DE SERVICIO.

El material flotante de servicio se compone de los siguientes aparatos y embarcaciones: 9 pontones-arboladuras á vapor, de una potencia variable entre 2,500 y 45,000 kilogramos y de una ascensión máxima variable de 10 á 23 metros; 2 pontones-arboladuras á brazo, de 5 y 6 toneladas de potencia y de 1,079 metros de as-

censión máxima respectivamente; 21 grúas á vapor sobre pontones, de potencia variable entre 1,250 y 1,850 kilogramos y de 12.50 á 13.80 metros de ascensión máxima; 9 barcos-cisternas á vapor, de capacidad variable entre 30,000 y 120,000 litros y de gasto variable entre 18,000 y 120,000 litros por hora; 1 barco-cisterna á brazo, de 35,000 litros de capacidad y 8,000 de gasto por hora; 665 embarcaciones de lanchaje de muy diversos tipos, y no menos de 75 remolcadores y vaporcitos.

Todo este material pertenece á diferentes Compañías y propietarios particulares.

DATOS ESTADÍSTICOS.

El movimiento de mercancías embarcadas y desembarcadas, ha sido el siguiente, en los años 1901-1904:

1901	5:850,007	toneladas
1902	5:885,303	»
1903	6:636,410	»
1904	5:883,292	»

El movimiento del tonelaje de registro de los buques entrados y salidos, ha sido el siguiente, para el mismo período:

1901	13:042,894	toneladas
1902	13:091,739	»
1903	14:512,740	»
1904	13:353,473	»

Movimiento de la Navegación en 1904.—Entradas

(*Comprendidos los buques en lastre*)

	VAPORES			VELEROS			TOTALES		
	Número de navíos	Toneladas de registro	Tripulación	Número de navíos	Toneladas de registro	Tripulación	Número de navíos	Toneladas de registro	Tripulación
NAVÍOS FRANCESES									
Ultramar.	209	413,717	13,110	7	7,296	177	216	421.013	13,287
Cabotaje internacional.	787	846,248	33,685	11	2,618	136	798	848,866	33,821
Cabotaje francés. . .	2,444	1:662,628	77,845	1,957	238,916	5,068	4,401	1:901,544	82,913
Total	3,440	2:922,593	124,640	1,975	248,830	5,381	5,415	3:171,423	130,021
NAVÍOS EXTRANJEROS									
Ultramar.	502	1:406,115	49,488	48	31,785	569	550	1:437,900	50.057
Cabotaje internacional.	1,515	1:977,880	63,692	464	81,094	3,226	1,979	2:058,974	66,918
Total	2,017	3:383,995	113,180	512	112,879	3,795	2.529	3:496,874	116.975
Recapitulación:									
Navíos franceses . .	3,440	2:922,593	124,640	1,975	248.830	5,381	5 415	3:171,423	130,021
Navíos extranjeros . .	2,017	3:383,995	113,180	512	112,879	3,795	2.529	3:496,874	116,975
Total general .	5,457	6:306,588	237,820	2,487	361,709	9,176	7,944	6:668,297	246,996

Movimiento de la Navegación en 1904.—Salidas

(Comprendidos los buques en lastre)

	VAPORES			VELEROS			TOTALES		
	Número de navíos	Toneladas de registro	Tripulación	Número de navíos	Toneladas de registro	Tripulación	Número de navíos	Toneladas de registro	Tripulación
NAVÍOS FRANCESES									
Ultramar.	209	440,168	13,768	10	8,361	195	219	448,529	13,963
Cabotaje internacional.	824	914.992	35,259	15	1.852	40	839	916,844	35,299
Cabotaje francés . .	2,402	1:574,049	74,154	1,948	238,581	4,792	4,350	1:812,630	78,946
Total	3,435	2:929,209	123,181	1,973	248,794	5,027	5,408	3:178,003	128,208
NAVÍOS EXTRANJEROS									
Ultramar.	211	598,705	29,615	64	46.605	814	275	645,310	30,429
Cabotaje internacional.	1,802	2:793,176	83,866	461	68,687	3,146	2,263	2:861,863	87,012
Total	2,013	3:391,881	113,481	525	115,292	3,960	2,538	3:507,173	117,441
Recapitulación:									
Navíos franceses . .	3,435	2:929,209	123,181	1,973	248,794	5,027	5,408	3:178,003	128,208
Navíos extranjeros. .	2,013	3:391,881	113,481	525	115,292	3,960	2,538	3:507,173	117,441
Total general. .	5,448	6:321,090	236,662	2,498	364,086	8,987	7.946	6:685,176	245.649

SECCIÓN II.—**Administración de los puertos franceses**

Es un hecho harto sabido que la situación actual de los puertos franceses dista mucho de ser próspera. La parte que han tomado en el prodigioso desarrollo del comercio marítimo de los últimos años, no guarda absolutamente relación con la importancia económica del país. El mismo puerto de Marsella, que constituye la excepción más favorable, y que ocupaba en 1880 el cuarto orden en las estadísticas comerciales de los puertos europeos, ha descendido al sexto lugar, que el vecino puerto de Génova le disputa ya.

Los progresos de este último puerto no han perjudicado sin embargo hasta ahora, [1]—como erróneamente suele creerse,—al puerto de Marsella, cuyo relativo estacionamiento debe atribuirse á causas que nada tienen que ver con la concurrencia de Génova, y que afectan á todos los puertos franceses en general.

El régimen proteccionista implantado en 1892, es una de esas causas. Otra, es la crisis de la marina mercante,—que á su vez depende de múltiples circunstancias entre las cuales citaremos el costo exagerado de las construcciones navales en los astilleros franceses y el escaso poder financiero de las compañías de navegación.—Por otra parte, el número excesivo de puertos considerados de primer orden, ha impedido concentrar los esfuerzos para transformar radicalmente y adaptar á las nuevas tendencias de la construcción naval y del comercio los seis ú ocho puertos verdaderamente capaces de tráfico internacional; [2] y han contribuído también poderosamente á agravar la situación, la política egoísta de las compañías ferrocarrileras y la falta de un sistema apropiado de vías de navegación interior.

Tales son las causas principales de la relativa decadencia de los puertos franceses.

---

(1) Ver: páginas 740 y 749.

(2) Del 1.º de enero de 1879 al 31 de diciembre de 1903, se ha dispersado la suma de 616:910,457 francos en mejorar las instalaciones marítimas de no menos de 69 puertos.

Pero no son las únicas. Fuera de las que hemos mencionado, hay una que, menos importante en sí, nos interesa sin embargo de una manera especial, por su atingencia inmediata con el asunto que tratamos: nos referimos al régimen administrativo de los puertos. Ese régimen es en extremo defectuoso. La legislación marítima anterior á la Revolución, tenía siquiera la ventaja de centralizar en los dos almirantazgos (de Poniente y de Levante) todas las cuestiones concernientes á la marina y á los puertos. (1) La legislación vigente hace intervenir en ellas á cinco Ministerios, resultando de este fraccionamiento de atribuciones, enormes retardos y perjuicios incalculables. Las rivalidades entre esas administraciones superiores y las administraciones locales de cada puerto, aumentan todavía el desquicio.

Además, la legislación francesa,—tan abundante y hasta excesiva en otras ramas,—en materia de puertos ha quedado estacionaria, después de la Revolución; de suerte que esta legislación, anticuada ya, no responde á las necesidades de la época presente. Y aun las pocas leyes sancionadas después, sobre referirse casi siempre á detalles de segundo orden, dejan á la reglamentación y al arbitrio de los funcionarios un campo demasiado vasto.

Con lo expuesto basta para justificar la aserción de que no es en Francia donde conviene buscar el modelo de las administraciones portuarias. Por no recargar, pues, nuestro estudio con informaciones de utilidad dudosa, sólo daremos á continuación una reseña condensadísima de las disposiciones de carácter general, (2) reservando para cuando nos ocupemos en particular de la organización del puerto de Marsella, entrar en algunos detalles que reputamos interesantes.

---

(1) Ordenanza Real de agosto de 1681, que sirvió de base á la legislación marítima de toda la Europa.

(2) La tomamos de la obra clásica de los señores Quinette de Rochemont y Desprez.

En Francia, es el Estado, representado por el Ministerio de Obras Públicas, el que construye los puertos y los faros; pero sólo toma á su cargo los trabajos esenciales: accesos, rompeolas, ante-puertos, dársenas, esclusas, quais, diques de carena; no interviene generalmente ni en el establecimiento ni en la explotación de las vías férreas y del utilaje destinado á la manipulación y conservación de las mercancías. Los gastos que exige el mejoramiento de los puertos de comercio no siempre pesan exclusivamente sobre el Estado; muchas veces sufragan una parte de esos gastos los interesados: Cámaras de Comercio, Ciudades, Departamentos, etc. La parte contributiva correspondiente á éstos, ha aumentado en grandes proporciones desde hace algunos años; antes no pasaba del tercio del gasto total; ahora suele alcanzar á la mitad, á los dos tercios, y aun á la totalidad de los gastos en algunos casos.

Las Ciudades y Departamentos cubren regularmente las subvenciones así otorgadas con los recursos generales de sus presupuestos; y las Cámaras de Comercio, por medio de impuestos locales aplicados al tonelaje de los buques que frecuentan el puerto, á las mercancías y á los pasajeros embarcados y desembarcados. Las Cámaras de Comercio no pueden afectar parte alguna de estos impuestos más que al pago de las obras y á la amortización de los empréstitos con respecto á los cuales se autorizó su percepción.

El establecimiento y la explotación de las vías férreas de los quais, se efectúan casi siempre por las compañías de ferrocarriles que explotan la red más próxima al puerto. Hay algunas excepciones, sin embargo; por lo menos, en lo que concierne al establecimiento de las vías. En ciertos casos, el Estado mismo ha realizado este trabajo, y en otros, las Cámaras de Comercio lo han tomado á su cargo (Marsella es un ejemplo de esto último).

El transporte de las mercancías entre el puerto y la estación, ó inversamente, da lugar al percibo de tasas destinadas á remunerar los gastos de construcción y explotación de las vías férreas. Las compañías suelen renunciar á esta percepción para favorecer el desarrollo del tráfico marítimo; las tarifas son entonces las mismas para los transportes hasta (ó desde) las estaciones locales que para los transportes hasta (ó desde) las vías del puerto.

Las Cámaras de Comercio se encargan frecuentemente de adquirir é instalar la parte del utilaje que comprende la maquinaria de embarco y desembarco y los galpones; y explotan á veces, además de estos anexos, otros servicios accesorios, como ser: reparaciones navales, remolque y almacenes públicos. La concesión de este utilaje,—otorgado por un plazo generalmente comprendido entre 30 y 60 años,—es materia de un decreto promulgado en Consejo de Estado de acuerdo con las cláusulas del pliego de condiciones—tipo anexo á la circular ministerial de 19 de enero de 1886. Expirado el plazo de concesión, el utilaje pasa á ser de propiedad del Estado. Las Cámaras de Comercio no deben realizar beneficios ni incurrir en déficits sobre la explotación; en caso de resultar insuficientes las tasas usuales, se establecen tasas locales sobre la navegación y el comercio general. Las Cámaras de Comercio están sometidas al control técnico y financiero del Estado.

A veces se concede á terceros una parte del utilaje público, también por decretos promulgados en Consejo de Estado.

Independientemente de este utilaje público, que está á la disposición de todos, los prefectos pueden autorizar á favor de particulares, armadores, compañías de navegación ó casas de comercio, la ocupación temporaria de espacios pertenecientes al dominio público, para establecer en ellos grúas, galpones, almacenes ú otras instalaciones destinadas á su uso exclusivo. En tales casos la concesión se acuerda á título precario y revocable, mediante el pago de un canon anual. Esta cláusula de precariedad, que no puede derogarse,—por más que rara vez se aplique,—limita forzosamente el desarrollo de este utilaje privado.

Este sistema que hace intervenir simultáneamente al Estado, á las compañías de ferrocarril, á las Cámaras de Comercio y, algunas veces, á concesionarios en el establecimiento y explotación del utilaje, es frecuentemente poco favorable al comercio marítimo y ha contribuído mucho á retardar en Francia la instalación racional de los puertos de comercio. La participación cada vez más considerable tomada por las Cámaras de Comercio en la constitución del utilaje, ha mejorado las cosas en estos últimos años.

La explotación de los puertos, en Francia, se efectúa bajo la dirección y vigilancia de los ingenieros de Puentes y Calzadas y de los oficiales (capitanes y tenientes) y patrones *(maîtres)* de puerto.

Los ingenieros están encargados especialmente de la ejecución de las obras nuevas y de la conservación correspondiente al Estado; también les incumbe proponer los reglamentos de policía y vigilar su aplicación. De acuerdo con el decreto de 30 de mayo de 1895 y con las resoluciones superiores de 16 de enero de 1896 y 29 de abril de 1897, tienen á su cargo el control del establecimiento y explotación de las vías férreas situadas sobre los quais de los puertos marítimos, y de sus ramales de unión hasta el punto en que entran en las dependencias del ferrocarril de interés general; tienen que ser consultados respecto de las tarifas aplicadas á todos los transportes con proveniencia ó destino de los puertos de su servicio. En fin, están encargados del control de todo lo referente al utilaje; en tal virtud dictaminan sobre las instalaciones ejecutadas por las Cámaras de Comercio ó los concesionarios y sobre los proyectos de presupuestos y las cuentas de las Cámaras de Comercio en lo concerniente al utilaje público. Los oficiales y patrones de puerto los ayudan en el desempeño de sus tareas.

La organización del personal de los oficiales y patrones de puerto, que tienen á su cargo la policía de los puertos marítimos de comercio, se rige por los decretos de 15 de julio de 1854, 27 de enero de 1876 y 11 de marzo de 1901.

A los oficiales y patrones de puerto incumbe la vigilancia de los puertos y sus anexos (radas, dársenas, canales, quais, etc.) del punto de vista de la seguridad material. Ejercen además la policía de los puertos y sus dependencias. Fijan el orden de entrada y salida de los buques, determinan el lugar que estos buques deben ocupar, dirigen y ordenan todos sus movimientos, dirigen también las operaciones de embarco y desembarco, los

(1) Es decir, la misma autoridad administrativa encargada de la construcción. El espíritu de cuerpo induce muchas veces á estos funcionarios á disimular los errores cometidos por los directores de las obras de primer establecimiento.

medios de socorro en caso de peligro, particularmente en caso de incendio. Intevienen cuando ocurren naufragios y vigilan el servicio de pilotos y la policía del pilotaje en los puertos donde no existe un agente especial de la autoridad marítima.

Los oficiales y patrones de puerto señalan á los ingenieros todos los hechos que tengan atingencia con la conservación de las obras dependientes del puerto, la colocación de boyas y balizas, etc. Imparten órdenes á los capitanes y patrones de buque, á los pilotos y á los remolcadores ó haladores, siempre que se trate de las maniobras de los buques y del cumplimiento de las medidas de seguridad, orden y policía que sea necesario observar ó que estén prescriptas en los reglamentos. También están bajo su dependencia, los guardapuentes y escluseros en cuanto atañe á los puentes movibles y á las esclusas de navegación.

Los oficiales y patrones de puerto dependen á la vez de los departamentos de Obras Públicas, de la Marina y del Interior. Las relaciones con las diferentes autoridades han sido definidas en el capítulo V del decreto de 15 de julio de 1854, y en los artículos 12, 13 y 14 del decreto de 26 de febrero de 1876, en la siguiente forma:

Los oficiales y patrones de puerto están sometidos á la autoridad del Ministerio de Obras Públicas y colocados bajo las órdenes inmediatas de los ingenieros de Puentes y Calzadas del puerto, en lo referente á la policía de los quais, á la vigilancia de los faros y fanales, á las medidas á observar para la construcción, conservación y manejo de las obras é instalaciones dependientes del puerto, á los lugares de extracción ó de depósito de lastre para los buques. —Están sometidos á la autoridad del ministerio de la Marina y colocados bajo las órdenes inmediatas de los prefectos marítimos, jefes de servicio de la marina, comisarios de la inscripción marítima y directores del tráfico del puerto, para todo lo tocante á la conservación de los navíos del Estado, la libertad de sus maniobras, la llegada, partida ó estadía en los puertos de todos los objetos de provisión ó armamento destinados á la marina militar, y para todas las medidas referentes á la policía de la pesca ó á la navegación marítima.—Obedecen las órdenes de los alcaldes en los asuntos que interesan á la salubridad y á la vialidad secundaria.—

Para los casos no especificados antes, se hallan bajo la inmediata autoridad del subprefecto del distrito correspondiente.

El reglamento general de policía de los puertos, de 28 de febrero de 1867, vino á uniformar en lo posible el régimen de todos los puertos franceses. Ese reglamento-tipo se ha ido aplicando á los diversos puertos, con ligeras variantes introducidas por decretos prefectorales. Para no derogar, sin embargo, el principio de la uniformidad, salvo en casos muy justificados, los prefectos no pueden dictar esos decretos especiales sino á propuesta de los ingenieros y previo dictamen de la Cámara de Comercio y autorización del Ministerio de Obras Públicas.

La administración central ha prescripto también, por circular de 23 de abril de 1888, la aplicación á los diversos puertos,—mediante decretos prefectorales,—de un reglamento-tipo para la explotación de las vías férreas unido á dicha circular.

Decretos especiales determinan en cada puerto,—teniendo en cuenta las circunstancias locales: —1.º Las horas destinadas á la conducción de los vagones de la estación á los quais, así como las maniobras á ejecutar para repartir el material vacío y cargado á la llegada, ó para la formación de los trenes de partida;—2.º Las condiciones particulares del estacionamiento de los vagones sobre las vías de los quais.

Las decisiones proyectadas por los ingenieros del puerto, se comunican á la compañía explotadora para recibir sus observaciones; no se les da carácter ejecutorio hasta después de aprobadas por el Ministro de Obras Públicas.

De acuerdo con las disposiciones de la ley de 18 de junio de 1870 sobre transporte de mercancías peligrosas, un decreto, de 12 de agosto de 1874, ha determinado las substancias que se consideran capaces de ocasionar explosiones ó incendios. El decreto de 2 de septiembre de 1874, modificado en algunas de sus disposiciones por el de 25 de noviembre de 1895, ha venido luego á fijar las medidas de precaución obligatorias para prevenir los peligros de incendio á que puede dar lugar el transporte, carga y descarga de petróleo y otras mercancías inflamables.

En cada puerto se determinan por decretos prefectorales aprobados por el Ministerio de Obras Públicas, las medidas necesarias

para la ejecución del reglamento de 2 de septiembre de 1874 y las condiciones bajo las cuales pueden derogarse las disposiciones de ese reglamento, teniendo en vista buques cargados con cantidades pequeñas de mercancías peligrosas ó con mercancías que, en razón de circunstancias locales, exigen menos precauciones.

Sección III.—**Régimen administrativo del puerto de Marsella**

A.—Reglamentos marítimos

Un decreto prefectoral, del 16 de mayo de 1870, ha aplicado á los puertos del departamento de las Bocas-del-Ródano, y por consiguiente al puerto de Marsella, el Reglamento general de policía de los puertos marítimos de comercio, de 28 de febrero de 1867.

a) REGLAMENTO GENERAL DE POLICÍA DE PUERTOS

I.—Maniobras y Estacionamiento de los Buques

Artículo 1.º Todo buque, al entrar al puerto y al salir de él, debe enarbolar el pabellón de su nación.

Art. 2.º Los oficiales y patrones del puerto fijan el orden de entrada y de salida de los buques en el puerto y las dársenas. Los capitanes y patrones de buque obedecerán todos los mandatos de aquellos funcionarios, y tomarán por su cuenta, al efectuar cualesquiera maniobras, las precauciones necesarias para prevenir accidentes.

Art. 3.º Todo capitán de buque al entrar al puerto debe, dentro de un plazo de veinticuatro horas, entregar en la oficina de los oficiales del puerto una declaración escrita que indique: el nombre de su buque, el del capitán, el del armador ó consignatario, el tonelaje del buque, su calado, su género de navegación, la naturaleza de su cargamento, su proveniencia, su destino y el número de hombres de su tripulación. La misma declaración debe hacerse antes de la salida.

Estas declaraciones entregadas por los capitanes se inscribirán, en el orden de su presentación, sobre un registro especial, con un número de orden.

Art. 4.º Salvo los casos de absoluta necesidad, está prohibido echar ancla en las zonas destinadas al pasaje de los buques.

Art. 5.º . . . .

Art. 6.º Los oficiales del puerto determinan el sitio que cada buque

debe ocupar junto al quai, según su calado y la naturaleza de su cargamento, y de acuerdo con los usos del puerto. Al efecto, seguirán el orden de las inscripciones prescriptas en el artículo 3 º. Los oficiales del puerto son jueces de las circunstancias que puedan motivar una derogación á esta regla.

Art. 7.º Los buques sólo pueden ser amarrados á las bitas, postes ó cañones colocados sobre los quais con ese fin.

Art. 8.º El capitán de un buque no podrá negarse á recibir una guindaleza ó á largar sus amarras para facilitar los movimientos de otros buques.

Art. 9.º Todo buque amarrado en el puerto, debe tener un guardián á bordo. Si ocurre tener que efectuar una maniobra y no se encuentran en el buque hombres en número suficiente para ejecutarla, los oficiales del puerto completarán ese número con los peones que consideren necesarios. El salario de estos peones será pagado por el capitán, armador, consignatario ó propietario del buque, de conformidad con una planilla preparada por los oficiales del puerto y aprobada con carácter ejecutorio por el prefecto.

Art. 10. En caso de necesidad, todo capitán de buque ó guardián que lo represente está obligado á reforzar las amarras y á adoptar todas las precauciones que le prescriban los oficiales de puerto.

Art 11. . . . .

II.--Operaciones de Carga y Descarga

Artículo 12. En cada puerto, el tiempo acordado para la descarga y carga de los buques, según su tonelaje, se fijará por decreto del prefecto, previo dictamen de la Cámara de Comercio. Los plazos empiezan á correr desde el día siguiente al de la colocación del buque junto al quai.

Se agregan veinticuatro horas á dicho plazo, cuando el buque necesita tomar lastre para mantenerse en posición.

Los oficiales de puerto son jueces de las circunstancias excepcionales que pudieran motivar una prórroga.

Art. 13. El buque será relevado al expirar el plazo fijado para la descarga y la carga, ó aún antes si estas operaciones se terminan antes de la expiración del plazo.

Las mercancías descargadas deben transportarse á medida que van sufriendo la verificación aduanera, y, á más tardar, veinticuatro horas después de esta verificación. Si se las deja más tiempo sobre el quai, los oficiales del puerto pondrán constancia del hecho en un acta, y, después de haber dado aviso al capitán ó al consignatario del buque, harán transportar de oficio dichas mercancías al lugar de depósito designado para su objeto. No podrán, más tarde, ser retira-

das por parte de los interesados, sin previo pago del precio del transporte, del derecho de almacenaje y de todos los gastos accesorios.

III.—Lastraje y Deslastraje

Artículo 14. No se podrá embarcar ni desembarcar lastre sin dar aviso, con veinticuatro horas de anticipación, á los oficiales del puerto.

Art. 15. Los oficiales del puerto designan, de acuerdo con las indicaciones de los ingenieros de Puentes y Calzadas, los terrenos dependientes del puerto sobre los cuales puede depositarse lastre.

Todo capitán de buque que desee hacer llevar lastre á los lugares de depósito designados por la administración, ó tomarlo de esos mismos depósitos, debe presentar por escrito la correspondiente declaración á los oficiales del puerto.

Las declaraciones deben indicar de un modo preciso los nombres del navío, del capitán, del armador ó del consignatario, el sitio en que se halla el buque, y la cantidad, especie y calidad del lastre.

Estas declaraciones se inscribirán en la oficina de los oficiales del puerto, sobre un registro especial; las autorizaciones se irán acordando en el orden de los pedidos, salvo circunstancias excepcionales,—de las cuales serán únicos jueces los oficiales del puerto.

Art. 16. Se prohibe á los capitanes cargar lastre á bordo, de cualquier proveniencia que sea, antes de que los oficiales del puerto hayan comprobado que dicho lastre no contiene ninguna materia insalubre. No se exceptúa de esta prohibición ni aún el lastre que provenga del mismo buque y que hubiera sido depositado provisoriamente sobre el quai.

La presente disposición no se aplica cuando el lastre es de hierro ó está constituído por las piedras conocidas con el nombre de *ironstones*.

Art. 17. Se prohibe trabajar en el lastraje ó deslastraje durante la noche, á menos de obtener para ello autorización especial de los oficiales del puerto.

IV.—Precauciones contra los Incendios

Artículo 18. Se prohibe encender fuego sobre los quais, en un espacio de diez metros á partir de la arista del coronamiento, y á una misma distancia de los depósitos de mercancías. Tampoco se permitirá en esos espacios tener luces encendidas, excepto en linternas ó faroles.

Art. 19. Sólo se permitirá tener fuego ó luz á bordo de los buques de vela ó de vapor en cuanto sea necesario á la tripulación y pasajeros, ó para la visita, reparación y servicio de las máquinas.

El uso del fuego y de la luz á bordo de los buques de vela, puede ser sometido á restricciones particulares, establecidas por decreto prefectoral sancionado por el Ministro.

No se permitirá el uso del fuego ni de la luz en los buques desarmados que no tienen más que un guardián á bordo.

La luz debe estar encerrada en forma de linterna ó farol.

Se proscribe el empleo de aceites esenciales, petróleo y otros análogos.

Los aparatos de calefacción deben ser de hierro, cobre ó fábrica. El piso que los soporta debe estar revestido de hojas metálicas y convenientemente aislado del hogar.

Estos aparatos estarán sometidos á la vigilancia de los oficiales del puerto, quienes tienen el derecho de prohibir el uso de los que estén mal establecidos ó no se hallen en buen estado, y aún de colocar, si es necesario, á bordo del buque y por cuenta del capitán, armador ó consignatario, un guardián que vigile el uso del fuego.

Se permitirá fumar á bordo, pero tan sólo sobre el puente, y nunca en otra parte del buque.

Art. 20. Ningún buque puede entrar en el puerto con cañones ú otras armas de fuego, cargadas.

Todo capitán de buque mercante de llegada al puerto, deberá, si su buque es portador de pólvoras de artificio, de municiones de guerra ó de materias fulminantes, dar aviso inmediato de ello á los oficiales del puerto. Dichas materias serán desembarcadas y transportadas al sitio designado para el efecto; el desembarco y transporte estarán á cargo del capitán, pero bajo la vigilancia de los oficiales del puerto.

Sin embargo, estos funcionarios podrán acordar dispensas en casos especiales.

Art. 21. El embarco y desembarco de materias explosivas ó fácilmente inflamables, se realizarán durante el día y con todas las precauciones que prescriban en cada caso las oficinas del puerto.

Art. 22. En caso de incendio sobre los quais del puerto ó en los barrios de la ciudad vecinos á él, todos los capitanes de buque reunirán sus tripulaciones y tomarán las medidas de precaución que los oficiales del puerto les prescriban.

En caso de incendio á bordo de un buque, el capitán ó guardián, debe sin ninguna demora, advertir el hecho á los oficiales del puerto.

A éstos corresponde entonces la dirección de las medidas de socorro. Pueden requerir la ayuda de todos los obreros del puerto y de los marineros de todos los buques, barcas y botes de pesca. Darán inmediato aviso á la autoridad municipal.

Art. 23. Cuando ocurra tener que fumigar á bordo de un buque caldear los pañoles para embrearlos, ó repasar á fuego la carena

se dará aviso á los oficiales del puerto para que fijen lugar y hora para la operación.

Los dos últimos trabajos sólo podrán ejecutarse bajo la dirección de un maestro calafate y la vigilancia de un oficial del puerto, y tomando todas las medidas de precaución que este oficial prescriba.

Art. 24. Se prohibe calentar brea ó alquitrán fuera de los puntos designados por los oficiales del puerto.

V.—Construcción, Reparación y Demolición de Buques

Artículo 25. Dentro del recinto del puerto y sus dependencias, sólo podrá construirse, repararse ó demolerse buques, embarcaciones ó canoas en los parajes designados por la administración y observando las medidas de precaución prescriptas por los oficiales del puerto› que fijarán también las horas y plazos, si así conviniere.

Art. 26. No se botará ningún buque al agua sin aviso dado á los oficiales del puerto con veinticuatro horas de anticipación, para que puedan asistir al acto y tomar, de acuerdo con la autoridad local, las medidas de precaución que se juzguen necesarias.

Art 27. Si una embarcación cualquiera se va á pique en el puerto› su propietario ó su capitán está obligado á removerla ó á destruirla sin demora.

Los oficiales del puerto, en tales casos, adoptan las medidas necesarias para apresurar la ejecución de los trabajos ó los hacen ejecutar de oficio á cuenta de los propietarios.

VI.—Policía del Puerto y de los Quais

Artículo 28. Está prohibido arrojar tierra, escombros, basuras, líquidos insalubres y, en general, materias cualesquiera en las aguas del puerto y sus dependencias;

Depositar objetos sobre las zonas de los quais reservadas á la circulación;

Depositar en otros parajes de los quais mercancías ú objetos que no provengan de la descarga de los buques atracados á los quais ni estén destinados al embarco sobre los mismos buques, so pena de remoción de esos objetos á costa del contraventor y sin perjuicio de las demandas que podrán entablarse contra él por el hecho mismo de la contravención;

Extender redes sobre los quais, sin autorización;

Hacer transitar carretillas de mano, carros ó carruajes sobre las losas de coronamiento de los quais;

Labrar piedras ó ejecutar trabajos de carpintería sobre los quais› sin la autorización de los ingenieros del puerto;

Recoger moluscos sobre las obras del puerto.

Art. 29. No podrán instalarse tiendas ó pabellones sobre los quais sin autorización de los oficiales del puerto. El espacio comprendido entre dos tiendas ó pabellones deberá siempre quedar enteramente libre. Las personas que hayan sido autorizadas para establecer tiendas ó pabellones, están obligadas, después de la remoción de éstos, á reparar á su costo el pavimento, dejando todo en su primer estado.

Art. 30. Está prohibido,—salvo mediando autorización del oficial del puerto:—arrojar ninguna mercancía desde el bordo de un buque á tierra;

Embarcar ó desembarcar adoquines, bloques, piezas de metal ú otras mercancías que puedan degradar el coronamiento de los quais, sin haber antes cubierto con tablones el enlosado, para protegerlo;

Cargar, descargar ó trasbordar tejas, ladrillos, piedras de construcción, arena, guijarros, pedregullo, lastre, hulla ú otras materias menudas ó desmoronables, sin haber colocado previamente entre el buque y el quai, ó, en caso de trasbordo, entre los dos buques, una tela ó encerado en condiciones apropiadas y sólidamente sujeto.

Art. 31. Las mercancías infectas no pueden quedar depositadas sobre el quai; si el consignatario del buque no las removiera inmediatamente después de desembarcadas, lo harán de oficio y á costa de dicho consignatario los oficiales del puerto.

Art. 32. Los carruajes y vehículos de carga no podrán estacionarse en los quais por más tiempo del estrictamente necesario.

Art. 33. Cada tarde, terminado el trabajo, las escalas, escaleras, planchadas y otros objetos móviles que sirven para el embarco y desembarco, serán colocados de modo que no estorben el tránsito.

Art. 34. Al terminar el día de trabajo, el capitán de cada buque está obligado á hacer barrer el pavimento del quai hasta la línea de los postes de amarrazón, delante de su buque, y hasta la mitad del espacio que lo separa de los buques vecinos, sin estar sin embargo obligado á pasar de una distancia de quince metros á partir de las extremidades de su buque.

La misma operación deberá hacerse después de terminada la carga ó la descarga. El capitán hará barrer entonces, además del espacio indicado, el que ocuparon las mercancías de su buque.

Ningún buque podrá abandonar el sitio donde cargó ó descargó lastre antes de efectuado el barrido del quai.

Art. 35. Está prohibido á toda persona extraña á la tripulación de un buque, largar las amarras de éste sin haber recibido orden de los oficiales del puerto.

Art. 36. Los capitanes, contramaestres y patrones son responsables de las averías que sus buques ocasionaren en las obras del puerto, excepto en casos de fuerza mayor.

Las degradaciones ó desperfectos que se produjeren, serán reparados á costa de las personas que los hubieren ocasionado, sin perjuicio de las demandas consiguientes, por el hecho de la contravención.

VII.—Disposiciones generales

Artículo 37. Las contravenciones al presente reglamento, y cualesquiera otros delitos ó contravenciones relativas á la policía de los puertos marítimos de comercio y sus dependencias, se constatan por medio de actas levantadas por los oficiales y patrones de puerto, comisarios de policía y otros agentes facultados para ejercer esta función.

Art. 38. Cada acta será transmitida, según la naturaleza del delito ó contravención constatada, al funcionario encargado de requerir su represión, conforme al artículo 18 del decreto de 15 de julio de 1854, sobre organización de los oficiales y patrones de puerto. (1)

Art. 39. A falta del capitán, contramaestre ó patrón, los armadores y propietarios de los buques son civilmente responsables de las contravenciones constatadas contra aquéllos.

Art. 40. Siempre que, en cumplimiento del presente reglamento, se hayan efectuado de oficio gastos á cargo del capitán, armador ó propietario de un buque, ó cuando haya habido que levantar acta de contravención que pueda dar lugar á una multa á cargo de ese mismo capitán, armador ó propietario, el buque no podrá abandonar el puerto antes de que el capitán haya presentado caución suficiente por el pago de los gastos ó de la multa.

Art. 41. Todos los antiguos reglamentos de policía aplicables á los puertos del departamento y contrarios al presente, quedan derogados.

Art. 42. Los subprefectos, alcaldes, ingenieros de Puentes y Calzadas, oficiales de puerto y comandantes de gendarmería, velarán, en cuanto les concierne, por la ejecución de estas disposiciones.

---

(1) *Art. 18.* Los oficiales y patrones de puerto . . . . levantan las actas respectivas contra las personas que se hagan culpables de delitos ó contravenciones á los reglamentos por cuya ejecución deben dichos funcionarios velar.

Las actas en que se constaten contravenciones de simple policía, serán transmitidas al comisario de policía que desempeña las funciones del Ministerio público ante los tribunales de simple policía.

Las actas en que se constaten delitos pasibles de penas correccionales, se trasmiten directamente al procurador imperial.

Las actas en que se constaten contravenciones asimiladas por el decreto de 10 de abril de 1812 á las contravenciones de vialidad principal, se transmiten al ingeniero de Puentes y Calzadas.

En caso de ser injuriados, amenazados ó maltratados en el ejercicio de sus funciones y cuando, de conformidad con el artículo 16 de la ley de 13 de agosto de 1791, han requerido la fuerza pública y ordenado el arresto provisorio de los culpables, los oficiales y patrones de puerto deben levantar inmediatamente un acta y transmitirla directamente al procurador imperial.

b)—DISPOSICIONES ESPECIALES DE POLICÍA DEL PUERTO DE MARSELLA (1)

Artículo 1.º Siempre que ejecuten una maniobra en el interior de las dársenas, los buques deberán enarbolar el pabellón de su nación.

Art. 2.º Los buques que hayan de efectuar operaciones de trasbordo, están obligados á abandonar el quai para ir á realizar esas operaciones en el interior de las dársenas. Podrán, sin embargo, excepcionalmente, ser autorizados por los oficiales del puerto á permanecer junto al quai, cuando las condiciones de éste permitan que los buques se coloquen temporariamente borda contra borda.

Art. 3.º Cuando los buques se hallen colocados perpendicularmente á los quais, los de la primera fila, es decir, los más próximos al quai, estarán sujetos con dos amarras y una ancla cada uno;

Los de segunda fila, con una ancla y dos amarras de cáñamo sobre el quai;

Los de las filas siguientes, con una ancla y dos amarras de cáñamo aseguradas á los buques de la fila precedente.

Los oficiales del puerto podrán siempre exigir que se eche al agua otra ancla.

Art. 4.º Sólo se permitirá encender fuego á bordo de buques de vapor ó de vela, de las seis de la mañana á las seis de la tarde desde el 1.º de noviembre hasta el 30 de abril, y de las cinco de la mañana á las ocho de la noche el resto del año

Las luces se apagarán, á más tardar, á las ocho de la noche en invierno, y á las nueve en verano.

Por excepción á las disposiciones que preceden, podrán encenderse las luces tres horas antes de la partida, á bordo de los vapores que hayan de salir durante la noche ó en las primeras horas de la mañana.

Los oficiales ó patrones del puerto efectuarán rondas frecuentes á bordo de los navíos que tengan fuego ó luces encendidas.

Antes de hacer uso de fuego ó luz. los capitanes deberán notificar por escrito su intención á los oficiales del puerto, y declarar que no hay en el cargamento de sus buques ninguna materia explosiva, pues el empleo de fuego ó luz está vedado á bordo de todo buque que contenga productos de esa naturaleza.

Cuando, por motivos que los oficiales de puerto exclusivamente deberán apreciar, los capitanes ó armadores soliciten permiso para tener fuego ó luz á bordo de sus buques, fuera de las horas determinadas más arriba, podrá concedérseles dicho permiso á condición de que los interesados costeen el gasto de la vigilancia.

(1) De 16 de mayo de 1870.

Art. 5.º Las mercancías que, por su naturaleza inflamable, pudieran entrañar un peligro para la seguridad pública, si quedaran sobre los quais durante la noche, deberán ser removidas ó embarcadas el mismo día en que se las haya depositado sobre los quais.

Cuando, por motivos de fuerza mayor, las mercancías de esta categoría hayan de permanecer durante la noche sobre los quais, deberán ser objeto de vigilancia especial, y los gastos de esta vigilancia correrán por cuenta de los propietarios.

Art. 6.º No se podrán extender redes en el interior de los antepuertos, sin haber antes obtenido el permiso de los oficiales del puerto.

Art. 7.º Las contravenciones á las disposiciones que preceden, serán constatadas y perseguidas de acuerdo con los artículos 37 y siguientes del reglamento general concerniente á la policía de los puertos marítimos de comercio, aplicables á los puertos del departamento. (1)

c)—DECRETO PREFECTORAL QUE FIJA LOS PLAZOS ACORDADOS PARA LA DESCARGA Y CARGA DE LOS BUQUES EN EL PUERTO DE MARSELLA (2)

Artículo 1.º El plazo acordado, en el puerto de Marsella, para la descarga y carga de los buques, según su tonelaje, modo de propulsión y posición respecto del quai, se fijará de acuerdo con el siguiente cuadro:

(1) Véase página 858.
(2) Del 16 de mayo de 1870.

INDICACIÓN DEL TONELAJE DE LOS BUQUES	BUQUES DE VAPOR — Número de días acordado para la		BUQUES DE VELA — Número de días acordados para la			
	descarga de bordo á quai.	carga de bordo á quai.	descarga de bordo á quai.	carga de bordo á quai.	descarga perpendicularmente al quai.	carga perpendicularmente al quai.
Hasta 100 tons.	2	3	4	6	7	7
De 100 á 150 »	3	4	6	10	10	10
» 151 » 300 »	5	6	8	12	14	14
» 301 » 500 »	7	8	10	14	16	16
» 501 » 750 »	9	10	12	16	18	18
» 751 » 1,000 »	11	12	14	18	20	20
» 1,001 » 1,250 »	13	14	16	20	22	22
» 1,251 » 1,500 »	15	16	18	22	24	24
» 1,501 tons. ó más	17	18	22	24	26	26

Art. 2.º Si un buque, atracado al quai para descargar ó para cargar, permanece más de tres días consecutivos sin verificar ninguna operación, los oficiales del puerto podrán obligarlo á abandonar el quai y á inscribirse con otro número de orden.

Art. 3.º Las contravenciones á lo dispuesto en el presente decreto, serán constatadas y perseguidas de acuerdo con los artículos 37 y siguientes del reglamento general concerniente á la policía de los puertos marítimos de comercio aplicable á los puertos del departamento. (1)

B. — EXPLOTACIÓN COMERCIAL (2)

La explotación comercial del puerto de Marsella ofrece conjuntamente: un ejemplo de explotación privada (el dock-entrepôt de la Joliette), y un ejemplo de explotación libre en la dársena de la Estación marítima y en la dársena Nacional.

(1) Véase página 858

(2) PORTS MARITIMES DE LA FRANCE, tomo VII. Véase la Noticia bibliográfica.

a) DOCK-ENTREPÔT DE LA JOLIETTE

En la organización del dock-entrepôt se ha tomado por modelo la de los docks ingleses.

La construcción de este dock fué decidida en 1854; ella fué objeto de una concesión que se extiende también á la explotación.

El primitivo concesionario del dock-entrepôt, fué la ciudad misma de Marsella, la cual transmitió la concesión á la Compañía de los Docks y Entrepôts en virtud del contrato de 14 de octubre de 1856. Como precio de la concesión, la Compañía paga á la Ciudad una suma anual de 50,000 francos, durante los 30 primeros años, y de 100,000 francos durante el resto de la concesión, cuya duración es de 99 años.

La concesión fué modificada y extendida sucesivamente por los decretos de 22 de agosto de 1860, 6 de julio de 1875 y 16 de julio de 1884. Ya hemos indicado (pág. 837) el perímetro de la concesión; dentro de él, la Compañía concesionaria ha elevado todas las construcciones marítimas, así como los edificios destinados á galpones, almacenes, oficinas, viviendas; ha establecido todas las vías—carreteras y férreas—necesarias; ha instalado todas las máquinas, aparatos y utensilios del servicio de los docks.

La Compañía concesionaria se encarga en las condiciones del contrato y bajo el control de la Administración, de todas las operaciones de embarco y desembarco, almacenaje y transporte que se efectúan dentro del perímetro de su concesión. Las tarifas, anexadas al contrato, fijan los precios máximos unitarios de las operaciones de almacenaje (según las mercancías, que á ese efecto se dividen en ocho series) y de manipulación (que comprende: desembarco, embarco, reconocimiento y pesaje, colocación en almacén y salida del almacén). Los reglamentos prevén que ciertas operaciones de manipulación pueden efectuarse por los comerciantes mismos ó sus obreros, y en ese caso la Compañía sólo percibe por tales operaciones un derecho de peaje, fijado generalmente en el tercio del precio de tarifa aplicable á la operación.

Al expirar el plazo de la concesión, el dock-entrepôt, con todas sus instalaciones, material y dependencias, retrovierte al Estado.

El dock está dividido en dos entrepôts: El primero sirve de en-

trepôt de aduana; está afectado exclusivamente á las mercancías extranjeras que la legislación pone bajo el régimen del entrepôt real. El segundo, el entrepôt comercial, está afectado á las mercancías, de cualquier procedencia que sean, que han pagado los derechos de aduana ó que están exentas del pago de estos derechos. El entrepôt de aduana está aislado del entrepôt comercial por muros y rejas; debe tener capacidad y comodidades suficientes para recibir todas las mercancías que se presenten. Cada uno de los dos entrepôts funciona como almacén general en las condiciones determinadas por las leyes de 28 de mayo de 1858 y de 31 de agosto de 1870.

Las mercancías depositadas en el dock se consideran neutrales, sea cual fuere su origen, para todas las eventualidades que pudie ren sobrevenir.

El establecimiento, con todas sus instalaciones y utilaje, ha costado á la compañía más de 27 millones y medio de francos, de los cuales, 8 millones y medio corresponden á la infraestructura y 19 millones á la superestructura y á las instalaciones de utilaje. Agregando los gastos que se refieren á la adquisición, arreglo é instalaciones del dominio privado de la Compañía y que suman 21:800,000 francos, se llega á un total de gastos de cerca de 50 millones de francos, sin contar los 8:850,000 francos gastados por la misma Compañía en su concesión de los diques de carena, concesión independiente de la del dock-entrepôt.

El dock ofrece mayores garantías á la administración de aduanas y hace más fáciles y rápidas sus operaciones, así como las relaciones entre esa administración y los comerciantes; para éstos presenta grandes ventajas y economía de tiempo y de dinero.

Antes de la creación del dock, la operación de desembarco de bordo á quai, costaba á razón de 5 francos 95 ó 6 francos la tonelada para los cereales, sin comprender ningún acarreo ni la colocación en almacén. La misma operación en el dock se tarifa á 3 francos 75 en las condiciones de la tarifa general y á 5 francos 25 en la tarifa especial para los buques de vapor, tarifa especial que comprende la estadía gratuita de las mercancías bajo los galpones durante un plazo que no exceda á cinco días.

Las tarifas de almacenaje en el dock, comparadas con los pre-

cios que se pagaban en 1856 en los almacenes de propiedad particular, ofrecen reducciones análogas. Los trigos, que pagaban por tonelada y por mes 0 fr. 50 á 0 fr. 60 en estos almacenes, sólo pagan en el dock 0 fr. 40; los cafés, que pagaban en esos mismos almacenes 2 francos la tonelada, no pagan en el dock más que 1 franco.

A pesar de las ventajas considerables que el dock de la Joliette procuraba al comercio, los comienzos de la empresa fueron difíciles, debido á las cargas financieras enormes que pesaban sobre ella. En 1869, seis años después de la apertura del dock á la explotación, la Compañía no alcanzaba á distribuir más que 10 francos de dividendo á las acciones de 500 francos; en los años 1870, 1871 y 1872, sólo distribuyó 20 francos. Pero el tráfico del puerto se desarrollaba entonces muy rápidamente, y, ya á fines de 1872 se reconocía la insuficiencia de sus quais, para el movimiento que tenía que utilizarlos. La dársena de la Joliette estaba atascada continuamente, como el Puerto-Viejo. Fuera de estas dos dársenas, sólo quedaba para el uso del público el quai exterior en las dársenas de Arenc y de la Estación marítima. A lo largo del quai de ribera de esta última dársena, la escasa profundidad del agua no permitía el atraque de los buques.

La Compañía concesionaria, dueña de la situación, percibía las tarifas máximas de 1856, negándose á conceder ninguna reducción; á pesar de las reclamaciones, al parecer muy legítimas, que se producían.

Para remediar á estos inconvenientes, el Estado, á pedido de la Cámara de Comercio, emprendió, en virtud de la ley de 5 de agosto de 1874 y utilizando los adelantos ofrecidos por la Cámara de Comercio, los trabajos complementarios de las dársenas de la Estación marítima y Nacional. Estos trabajos comprendían la construcción de más de 4 kilómetros de quais espaciosos utilizables para las operaciones de embarco y desembarco. Se empezaron los nuevos quais en 1875, y han ido entregándose al comercio, por trozos sucesivos, á medida que se terminaban, hasta el año 1881, en que se concluyó el último trozo.

b).—EXPLOTACIÓN LIBRE EN LA DÁRSENA DE LA ESTACIÓN MARÍTIMA Y EN LA DÁRSENA NACIONAL

La Compañía del dock-entrepôt, viendo con alarma desaparecer el monopolio de hecho que había disfrutado por muchos años, tentó por todos los medios incorporar más ó menos directamente á su concesión los nuevos quais.

Después de haber querido demostrar que la Compañía de los ferrocarriles París-Lyon-Mediterráneo, con la cual estaba íntimamente ligada, era la única en condiciones de establecer y explotar las vías férreas necesarias para el servicio de los nuevos quais, y que sólo ella misma era capaz de instalar el utilaje de éstos y de explotarlos convenientemente, la Compañía de los docks pretendió sostener que su concesión excluía todo establecimiento más ó menos análogo al suyo. Llegó hasta afirmar que nadie, excepto ella, tenía derecho de establecer vías férreas, galpones, aparatos de embarco y desembarco, etc., sobre los nuevos quais; como si fuera posible que el Estado, al conceder la construcción y explotación de un dock estrictamente limitado á un perímetro invariable, hubiera suprimido la facultad de usar fuera del dock y por todo el largo plazo de la concesión, los útiles, aparatos é instalaciones que en todas partes se emplean para la explotación de los quais. Esta actitud de la Compañía no podía menos que atraerle la hostilidad general, que se pronunció enérgicamente contra toda concesión que tuviera por resultado restringir la libertad del uso público de las nuevas instalaciones marítimas. Se manifestó de la manera más categórica la aspiración de que el Estado conservara la libre disposición de las dársenas y de los quais, y, ya que por regla general en Francia el Estado no toma sobre sí la instalación del utilaje, se pensó que debía dejarse ésta á cargo del comercio mismo. La Cámara de Comercio, su representante más genuino, ha instalado, en efecto, los galpones y los aparatos más indispensables, tomando bajo su dirección la administración de esas instalaciones.

La Cámara de Comercio había sido testigo de las dificultades suscitadas al Estado cuando éste quiso modificar la afectación de ciertos quais, sobre los cuales había autorizado temporariamente

á la Compañía de ferrocarriles París-Lyon-Mediterráneo y á la Compañía del dock-entrepôt para colocar vías férreas; sabía que el comercio había tenido que sufrir las consecuencias de esas dificultades. No dudaba de que ellas se renovarían frecuentemente mientras el Estado, --que es el que decide de la afectación de los quais,—no fuera absolutamente dueño de organizar á su gusto las vías férreas del puerto, y de completarlas ó modificarlas según las circunstancias. Pidió, pues, que las vías férreas destinadas al servicio de los mismos quais fueran colocadas por el Estado y continuaran siendo de su propiedad, y, para demostrar el empeño que ponía en que esta condición fuese exactamente cumplida, donó al Estado las sumas necesarias; con ese fin levantó un empréstito cuyos intereses y amortización debían pagarse con el producto de un derecho de peaje aplicado á las mercancias que utilizan las vías férreas de los quais. «El trabajo libre sobre los quais libres», tal es el lema de la nueva explotación.

Las superficies de agua y los quais son de uso libre del público, bajo la única condición de observar los reglamentos de policía del puerto. La Cámara de Comercio ha sido autorizada para establecer sobre los quais de las dársenas de la Estación marítima y Nacional, el utilaje necesario: galpones para el abrigo de las mercancías y de los obreros durante las operaciones de reconocimiento y entrega, al desembarco como al embarco; aparatos mecánicos movidos por agua á presión, para la carga y descarga de los buques.

Estas concesiones se acordaron á la Cámara de Comercio mediante el pago de una anualidad nominal de un franco por cada galpón y de un franco por la instalación hidráulica. Al expirar estas concesiones (en 1963), los galpones y utilaje pasarán á ser propiedad del Estado.

Las vías férreas de los quais han sido construídas por el Estado. La Compañía de ferrocarriles P. L.-M. las explota.

La Cámara de Comercio, de acuerdo con las concesiones que ha obtenido del Estado, se limita á administrar el utilaje. Ella no interviene en las operaciones de embarco y desembarco ni en las que se efectúan dentro de los galpones, aun cuando se empleen

para esas operaciones los aparatos instalados por ella y que ella hace funcionar. Alquila esos aparatos al público, listos para trabajar y con el personal necesario para su manejo.

Los galpones están afectados sólo al abrigo de las mercancías inmediatamente antes de su embarco ó inmediatamente después de su desembarco.

Los quais cubiertos por galpones están sometidos al mismo régimen que los quais descubiertos: el régimen legal de la vialidad principal. Los oficiales y patrones de puerto ejercen la policía en ellos, sin ninguna delegación al concesionario.

Las mercancías descargadas bajo los galpones, pagan un derecho por tonelada Pero el pago de ese derecho no autoriza el estacionamiento de las mercancías en los galpones ó de los buques delante de los quais donde se hallan los galpones, más allá de los plazos fijados, ya por los reglamentos generales de policía del puerto, ya por los reglamentos particulares que se refieren especialmente al uso de los galpones. En caso de inobservancia de esos plazos, los oficiales de puerto pueden tomar las medidas previstas por los reglamentos generales de policía del puerto, y, en particular, remover de oficio las mercancías. La Cámara concesionaria no tiene el derecho de efectuar esta remoción de oficio.

El público puede circular libremente en los galpones durante el día, sin que la Cámara de Comercio pueda oponerse á ello. Sólo durante la noche pueden cerrarse los galpones, por razón de seguridad.

La Cámara de Comercio tiene la obligación de iluminar los galpones durante la noche. Pero la guarda y conservación de las mercancías, no le incumben, ni pesa sobre ella responsabilidad alguna por averías ó pérdidas que no sean imputables á ella ó á sus agentes.

El cometido de la Cámara de Comercio se reduce, pues, á construir los galpones, á conservarlos, á iluminarlos durante la noche, á impedir que alguien cause desperfectos en ellos, y á cobrar un derecho sobre las mercancías que los utilizan.

Es igualmente sencillo este cometido con relación al utilaje hidráulico.

Como concesionaria del utilaje hidráulico, la Cámara de Co-

mercio es oída por el Prefecto, cada vez que se trata de reglamentar,—en salvaguardia de la seguridad pública, del buen orden en la explotación del puerto y del buen empleo de las obras del Estado,—el estacionamiento, los movimientos y el manejo de los aparatos. Pero no tiene derecho á intervenir en ninguna cuestión relacionada con la colocación de los buques junto á los quais donde tiene instalado su utilaje, con la policía de vialidad y de circulación, con la de uso de los quais, etc.

La concesión acordada no es obstáculo para que los comerciantes é industriales empleen los aparatos, máquinas y útiles de su propiedad autorizados por los reglamentos del puerto.

La corporación concesionaria tiene la obligación de remover sus máquinas, estén alquiladas ó no, cada vez que los oficiales de puerto lo requieran para facilidad de la explotación del mismo, ó á indicación de los ingenieros, para ejecutar reparaciones en las obras del Estado.

Alquila sus aparatos á todo el que los pida, mediante el pago de un precio fijado por hora ó por día, y provee á la vez la fuerza motriz y los mecánicos necesarios para el funcionamiento. Así, cuando se trata de grúas hidráulicas, lleva la grúa al paraje que se le indica, la pone en situación de trabajar y provee el conductor, que maneja el aparato según las indicaciones del interesado. Pero no suministra cadenas ni aparatos de eslingaje, ni interviene para nada en las operaciones.

Respecto de las vías férreas, el cometido de la Cámara de Comercio es mucho más sencillo todavía: se reduce al de un banquero que facilita al Estado el dinero para saldar los gastos de construcción y cobra los recursos necesarios bajo la forma de un derecho de peaje aplicado á todas las mercancías que utilizan las vías férreas mismas.

Fuera de los galpones, utilaje de carga y descarga, y vías férreas, la Cámara de Comercio ha sido autorizada para tomar á su cargo ciertos servicios accesorios concernientes á la explotación de los quais.

Ha instalado el servicio de alumbrado sobre los quais provistos de galpones, y el de suministro de agua para los buques.

El personal destinado por la Cámara de Comercio al servicio del utilaje de que es concesionaria, comprende:

Un director, con dos empleados de oficina;

Un guardián jefe para cada dos galpones, con un guardián de día y un guardián de noche;

Un jefe del servicio técnico;

Un subjefe;

Mecánicos y foguistas para las máquinas de la usina central de agua á presión;

Conductores de grúas.

La creación del dock-entrepôt había tenido por resultado facilitar las operaciones portuarias, hacerlas más rápidas y baratas. La organización de la explotación libre en las nuevas instalaciones ha contribuído á desarrollar esas ventajas en grandes proporciones. Para sostener la lucha con sus concurrentes, la Compañía del dock-entrepôt ha tenido que ampliar y perfeccionar sus instalaciones y utilaje, y modificar sus procedimientos de trabajo. Ha construído nuevos galpones y almacenes, colocado grúas hidráulicas móviles sobre los quais, adoptado elevadores y correas sin fin para el desembarco y transporte de los cereales.

Antes de la introducción de esas mejoras, los embarcos y desembarcos se realizaban con extremada lentitud. Un reglamento (1) fija en Marsella el máximun de tiempo acordado á los buques para las operaciones de embarco y desembarco, con el fin de evitar la aglomeración de buques y la pérdida de tiempo. Ese reglamento concede quince días de plazo para la descarga de un buque de vapor de 1,500 toneladas de registro y que puede, por consiguiente, llevar un cargamento de unas 3,000 toneladas; la operación se hace actualmente en menos de tres días.

---

(1) Véase págs. 860 y 861.

SECCIÓN IV.—**Tarifas**

Los navíos que utilizan un puerto pagan dos clases de impuestos ó derechos: en primer lugar, los *derechos de navegación* obligatorios; en segundo lugar los *derechos de utilización*. Estos últimos sólo se pagan como remuneración de servicios, y no son por consiguiente obligatorios sino para el que ha solicitado y obtenido dichos servicios.

A.—DERECHOS DE NAVEGACIÓN

Los derechos de navegación obligatorios, son, en Francia: los derechos de pilotaje, los derechos sanitarios, los derechos de salvataje, los derechos de salida del puerto, de pasaporte, de permiso de embarco y desembarco, de certificado y de corretaje.

DERECHOS DE PILOTAJE.

En Francia, teniendo en cuenta que los puertos son generalmente de difícil acceso, se creyó oportuno, por motivos de interés público, declarar obligatorio el pilotaje, y el provento de ese servicio se considera por el Estado,—que paga con su presupuesto á los pilotos,—como una de las entradas ordinarias del Erario.

Según el decreto de 12 de diciembre de 1906, « todo buque de « vela de más de 80 toneladas, ó de vapor de más de 100 tone« ladas, así como toda embarcación de menor tonelaje que no « efectúe habitualmente la navegación de puerto á puerto, está « obligado á llamar un piloto y á tomarlo, *ó á pagar el pilotaje « como si se hubiera utilizado este servicio* ».

El servicio de pilotaje depende del Departamento de la Marina, que fija los derechos correspondientes.

Estos derechos varían mucho según los puertos y según la distancia en que se ejerce el pilotaje; generalmente se basan en el tonelaje de registro de los buques; en algunos puertos, sin embargo, se ha tomado por base el calado de las embarcaciones.

Este segundo sistema es más equitativo, sobre todo para los grandes buques cuyo número crece tan rápidamente.

Los gastos de pilotaje constituyen un pesado gravamen para la navegación. A fin de remediar este inconveniente, en Marsella, el decreto especial de 30 de noviembre de 1889, autoriza para el ejercicio del pilotaje á los capitanes de buque «que hayan recibido, previo examen, la patente de pilotos».

El derecho de pilotaje para el puerto de Marsella es uniforme, á la salida; pero variable, á la entrada, según el paraje en que el piloto sube á bordo del buque.

Al efecto, se consideran dos líneas de operaciones: la primera parte de Riou, pasa por Planier y termina en Carri; la segunda arranca de la Pointe-Rouge de Montredon, pasa por el cabo Caveaux, sobre la isla de Pomègues, y termina en Cap Méjean.

Los derechos de tonelaje actualmente en vigencia son los siguientes para los buques de vela:

		De día	De noche
Entrada:	Fuera de la 1.ª línea.	0 fr. 22 por ton.	0 fr. 24 por ton.
	Entre la 1.ª y la 2.ª línea.	0 fr. 165 » »	0 fr. 18 » »
	Dentro de la 2.ª línea	0 fr. 055 » »	0 fr. 06 » »
Salida:	Uniformemente.		0 fr. 15 » »

Para los buques de vapor: la mitad de los derechos precedentes.

DERECHOS SANITARIOS.

Los derechos sanitarios vigentes se aplican de acuerdo con el reglamento del servicio sanitario marítimo de 4 de enero de 1896 (artículos 94 y siguientes), y comprenden: el derecho de reconocimiento á la llegada de los buques, el derecho de estación para los buques, el derecho de permanencia en las estaciones sanitarias y lazaretos para las personas, y el derecho de desinfección para las mercancías.

El derecho de reconocimiento se percibe á la llegada al primer puerto francés. Las embarcaciones que efectúan la navegación de cabotaje entre puertos franceses en el mismo mar, incluída la navegación entre la Argelia y los puertos franceses del Mediterráneo, están exentas de ese derecho.

El derecho de reconocimiento es proporcional al tonelaje; su importe varía con las condiciones de la navegación.

Navegación de cabotaje francés, comprendida la Argelia, de un mar á otro: por tonelada.	0 fr. 05
Navegación de cabotaje internacional: por tonelada . . .	0 » 10
Navegación de alta mar: por tonelada	0 » 15
Buques de servicio regular entre un puerto europeo y un puerto francés de la Mancha ó del Atlántico	0 » 05
Buques de procedencia extranjera que llegan á un puerto francés del Mediterráneo, siempre que la duración ordinaria total del viaje no pase de doce horas: por tonelada.	0 » 05

Los buques pertenecientes á las dos últimas categorías pueden contratar abonos de seis meses ó un año. El abono se cobra á razón de 0 fr. 50 por tonelada y por año, cualquiera que sea el número de viajes.

Los buques de vapor que hacen escala en las costas de Francia para tomar ó dejar pasajeros, pagan:

Si vienen de un puerto europeo:

Por pasajero embarcado ó desembarcado	0 fr. 50
Por tonelada de mercancías desembarcadas, hasta el total de 3 toneladas	0 » 10

Si vienen de un puerto situado fuera de Europa:

Por pasajero embarcado ó desembarcado	1 fr. 00
Por tonelada de mercancías desembarcadas, hasta el total de 3 toneladas	0 » 15

El derecho de estacionamiento se aplica á los buques sometidos á aislamiento:

Por día y por tonelada . . . . 0 fr. 03

Los derechos de permanencia en las estaciones sanitarias y lazaretos son:

Por día y por persona	1.a clase	2 fr. 00
	2.a »	1 » 00
	3.a »	0 » 50

Los derechos de desinfección, son los siguientes:

1.º Desinfección de ropas sucias, de objetos de uso personal, de equipajes, etc., que se consideren contaminados:

Por pasajero desembarcado	1.ª clase	. . . .	1 fr. 00
	2.ª »	. . . .	0 » 50
	3.ª »	. . . .	0 » 25
Por cada tripulante (incluída la oficialidad)		. . . . .	0 » 25

2.º Desinfección de mercancías:

Desinfección practicada á bordo de los buques: por tonelada de registro . . . . 0 fr. 05

Mercancías desembarcadas para su desinfección:

Mercancías embaladas: por 100 kilos	0 fr. 50
Cueros: por cada 100 piezas.	1 » 00
Pieles chicas no embaladas: por cada 100 piezas . . .	0 » 50

3.º Desinfección de trapos:

Por 100 kilos . . . . 0 fr. 50

4.º Desinfección del buque ó de la parte contaminada del buque:

El buque entero: por tonelada de registro . . . . . . 0 fr. 02

Si la desinfección se practica sólo sobre la parte contaminada del buque, el derecho se reduce á la mitad.

Los derechos de desinfección determinados en los párrafos 1.º, 2.º y 4.º, pueden reducirse á la mitad cuando el buque de que se trate tenga á bordo un médico de sanidad, nombrado ó aceptado por el gobierno del país á que pertenece el buque, y lleve una estufa de desinfección cuya seguridad y eficacia hayan sido comprobadas, y siempre que se demuestre que todas las medidas de saneamiento y desinfección han sido regularmente aplicadas en el curso de la travesía, de acuerdo con lo prescripto en el mismo reglamento citado al principio (artículos 35 á 41)

El pago de todos los derechos sanitarios corresponde á los armadores. Los gastos provenientes de las diversas manipulaciones

y transportes y de los desinfectantes químicos, también se cargan á los armadores.

Un agente especial del servicio de Salubridad percibe estos derechos y los entrega al receptor principal de la Aduana.

DERECHOS DE SALVATAJE.

En algunos puertos franceses, las Cámaras de Comercio cobran un derecho especial destinado á asegurar el servicio de salvataje. Pero en la mayoría de los puertos no existe ese derecho. La Sociedad Central de Salvataje, que posee numerosos establecimientos en las costas de Francia, es la encargada de ese servicio humanitario.

DERECHOS DE QUAI.

El derecho de quai fué establecido á título de impuesto por la ley de 30 de enero de 1872. Se basaba únicamente sobre el tonelaje legal de los buques. Un barco que sólo efectuara una operación comercial de poca importancia pagaba el mismo derecho que si hubiese desembarcado su cargamento entero. Semejante procedimiento constituía una traba para el desarrollo de la navegación de escala; las leyes de 23 de diciembre de 1897 y de 23 de marzo de 1898, lo han modificado convenientemente.

Estas leyes han fijado los derechos de quai en la forma que se indica á continuación:

Los buques de cualquier pabellón, cargados en totalidad ó en parte, provenientes del extranjero ó de las colonias francesas (Argelia no se incluye entre éstas), pagan el derecho de quai según la tarifa siguiente:

1 fr. por tonelada de registro neto, si el número total de las toneladas métricas (1,000 kg.) de mercancías desembarcadas ó embarcadas es superior á la mitad del tonelaje de registro neto del buque;

0 fr. 50 por tonelada de registro neto, si el número total de toneladas métricas de mercancías desembarcadas ó embarcadas es igual ó inferior á la mitad del tonelaje de registro neto del buque y superior al cuarto de este tonelaje;

0 fr. 25 por tonelada de registro neto, si el número total de toneladas métricas de mercancías desembarcadas ó embarcadas es igual ó inferior al cuarto y superior al décimo del tonelaje de registro neto;

0 fr. 10 por tonelada de registro neto, si el número total de toneladas de mercancías desembarcadas ó embarcadas es igual ó inferior al décimo del tonelaje de registro neto.

Estos derechos se reducen á la mitad para los buques que desembarcan mercancías, cuando estos buques provienen de un puerto situado en los límites del cabotaje internacional, tal como lo define el artículo 1.º de la ley de 30 de enero de 1893. [1] Lo mismo ocurre con los buques que embarcan mercancías, cuando el puerto de destino de esos buques está situado en los mismos límites.

Los buques que verifican en el mismo puerto operaciones de desembarco y embarco, pagan separadamente por las dos operaciones los derechos indicados más arriba.

En caso de escalas sucesivas, los derechos de quai se perciben en cada puerto como acabamos de indicar; pero los derechos totales percibidos sobre un buque para el mismo viaje no pueden nunca exceder á 1 fr. por tonelada de registro neto si viene de alta mar, ó á 0 fr. 50 si viene de un puerto situado en los límites del cabotaje internacional.

En el cálculo del tonelaje de las operaciones, cada pasajero con sus equipajes, embarcado ó desembarcado, se considera equivalente á una tonelada de mercancías; el ganado mayor, los caballos y mulas, se cuentan á razón de una tonelada por cabeza;

---

(1) *Art. 1.º* La navegación mercante se divide en navegación de alta mar, de cabotaje internacional y de cabotaje francés.

Se consideran viajes de alta mar los que se efectúan más allá de los límites determinados á continuación:

Al Sud, el grado 30 de latitud norte;

Al Norte, el grado 72 de latitud norte;

Al Oeste, el grado 15 de longitud del meridiano de París;

Al Este, el grado 44 de longitud del meridiano de París.

Se consideran viajes de cabotaje internacional los que se realizan dentro de los límites asignados á los viajes de alta mar, cuando se efectúen entre los puertos franceses (sin excluir los de Argelia) y los puertos extranjeros, así como entre los puertos extranjeros.

. . . .

cada cabeza de ganado menor se considera equivalente á 1/4 de tonelada.

El total de los derechos de quai aplicados á los paquebotes destinados al transporte de pasajeros, no puede, en un mismo viaje, aun con varias escalas, exceder á 1 fr. por pasajero, 2 fr. por cabeza de ganado mayor, 3 fr. por vehículos de dos ruedas, 4 fr. por vehículos de cuatro ruedas, y 1 fr. por tonelada de las mercancías que se hallen á bordo á la entrada del buque en aguas francesas, con tal, sin embargo, que el peso total de las mercancías expresado en toneladas métricas no exceda al 1/20 del tonelaje de registro neto del buque. Este maximum del total de los derechos de quai, se reduce á la mitad, bajo las mismas condiciones y reservas, para los paquebotes afectados exclusivamente al cabotaje internacional.

En los puertos de Argelia, los derechos de quai sólo se aplican á los pasajeros, mercancías y animales desembarcados.

Los buques que efectúan transportes entre dos puertos franceses, los que entran en lastre ó de arribada forzosa, los navíos de guerra, los yachts de placer y las embarcaciones encargadas de la colocación de cables submarinos están exentos del pago de los derechos de quai.

Derechos de peaje.

Se concede á veces á las Cámaras de Comercio ó á las Ciudades la facultad de cobrar derechos de peaje, para reembolsarse del capital é intereses de las subvenciones con que han contribuído á la mejora de los puertos. La ley de 30 de enero de 1893 (art. 11) fija el maximum de estos derechos en:

1 fr. por tonelada de registro neto legal;

0 fr. 50 por tonelada de fletamento ó por tonelada métrica de mercancías, y

1 fr. por cada pasajero.

En Marsella, el decreto de 5 de marzo de 1894 ha establecido un derecho de 0 fr. 06 por tonelada de registro neto sobre todos los buques cargados ó que vengan á tomar carga en el puerto de Marsella, concediendo el percibo de ese derecho á la Cámara de

Comercio con la condición de aplicar su producto exclusivamente al pago de las anualidades de los empréstitos, contraídos por la misma corporación con el fin de establecer los galpones, el utilaje hidráulico y las vías férreas de los quais, concurrentemente con los recursos que provienen de la explotación de estos servicios.

De esos derechos están exonerados:

Los buques pertenecientes al Estado ó empleados en su servicio;

Los buques destinados al pilotaje, al remolque, á la pesca y al cabotaje entre puertos franceses (con exclusión de Argelia), y los buques que entran al puerto en estadía sin efectuar ninguna operación comercial;

Los buques que en el curso del mismo año hayan pagado ya tres veces dicho derecho.

DERECHOS DE SALIDA, DE PASAPORTE, DE PERMISO Y DE CERTIFICADO.

Ningún buque francés puede abandonar un puerto sin patente de salida; la entrega de este documento da lugar á la percepción de un derecho que varía de 1 fr. 20 á 7 fr. 20 según el tonelaje del buque mismo.

Todo buque extranjero, al dejar un puerto francés, debe proveerse de un pasaporte, cuyo costo es de 1 fr. 20.

Los derechos de permiso y de certificado son de 0 fr. 60. El primero debe pagarse (salvo algunas excepciones) para cada embarco ó desembarco de mercancías con destino ó procedencia extranjera; el segundo derecho se aplica á todos los certificados relativos al embarco ó desembarco, á la partida ó llegada de un cargamento total ó parcial, y expedidos en virtud de una sentencia judicial.

DERECHOS DE CORRETAJE.

Los corredores-intérpretes y conductores de buques tienen dos clases de atribuciones: 1.° las que son de su dominio exclusivo y consistentes en el derecho de constatar la cotización legal de los fletes; 2.° las que les están reservadas por privilegio en las localidades donde hay corredores establecidos, pero que entran en el

dominio de la libertad comercial donde quiera que no haya corredores establecidos.

Estas últimas atribuciones comprenden: 1.° la conducción de los buques tal como el Código de Comercio y la ordenanza del 14 de noviembre de 1835 la definen, es decir, la asistencia prestada á los interesados extranjeros (patrones de buque, comerciantes, tripulantes y demás gente de mar) en sus diligencias con las diversas administraciones: aduana, tribunal de comercio, etc...; 2.° la traducción,—en caso de desacuerdo llevado ante los tribunales,—de las declaraciones, contratos de fletamento, conocimientos y otros documentos comerciales que haya que traducir; 3.° el corretaje de los fletamentos; 4.° la venta pública, voluntaria, de los buques y sus aparejos.

Los corredores se encargan también de las ventas públicas ordenadas por la autoridad judicial, pero el juez ó tribunal competente puede cometer esa operación á otros oficiales públicos.

Finalmente, los corredores están autorizados para concertar las ventas amigables por instrumento público, pero sin gozar á este respecto de ningún privilegio.

Los corredores, en su carácter de traductores públicos, sólo pueden interpretar las lenguas que indican sus títulos ó nombramientos.

Los derechos de corretaje varían mucho según los puertos.

En el de Marsella, el número de corredores marítimos es muy considerable (más de cincuenta); la concurrencia es, pues, muy viva, y los derechos, por consiguiente, bastante moderados. Los precios usuales son muy inferiores á los de la tarifa oficial de junio de 1842, que ha caído completamente en desuso desde hace mucho tiempo.

El corretaje de fletamento se fija, para los veleros, en el 2 % generalmente; para los grandes buques á vapor, el porcentaje es siempre más reducido.

Por más que la tarifa oficial estipula, para los derechos de conducción (véase más arriba) 0 fr. 30 por tonelada de registro, á la llegada, y 0 fr. 15, á la salida, estos precios nunca se aplican, y los corredores perciben solamente una suma fija de 25 á 80 fr. por buque (para la entrada y salida reunidas); la determinan ellos mismos, según la capacidad del buque y la frecuencia de sus viaj

Los gastos de corretaje para la venta de los buques varía de 2 % á 2 1/2 %. Pero esta comisión se reduce frecuentemente hasta á la cuarta parte del último porcentaje indicado, cuando se trata de vapores cuyo valor exceda á unos 300,000 francos.

El corretaje de fletamento va por cuenta del buque. El de venta se divide por mitad entre el comprador y el vendedor, á no mediar estipulaciones expresas.

OTROS DERECHOS Y GASTOS.

Además de los derechos que acabamos de enumerar, los buques están sujetos á otras muchas erogaciones accesorias, poco elevadas si se las considera aisladamente, pero que forman en total sumas de importancia muy apreciable.

Para dar una idea de esas erogaciones copiamos á continuación la cuenta real de los gastos de puerto de un buque á vapor (de pabellón británico, de 1,100 toneladas de registro, procedente del Mar Negro, con 2,300 toneladas de cereales á la entrada y sin cargamento á la salida):

Pilotaje á la entrada y á la salida (1.ª línea). . . .	220	fr.	00
Derechos sanitarios	110	»	00
Examen de las escotillas	30	»	00
Bote para el amarre, á la llegada	20	»	00
Bote para cambiar de fondeadero	20	»	00
Bote para la Dirección de Sanidad.	5	»	00
Intérprete de Sanidad.	5	»	00
Derechos de tonelaje (á 0 fr. 50 por ton. de registro) .	550	»	00
Redacción, anotación é interpretación de la protesta ante el Tribunal de Comercio.	38	»	60
Derechos consulares.	16	»	50
Derechos municipales de consumo sobre las provisiones.	35	»	40
Bote-salvavidas	2	»	00
Fuego y luz á bordo (4 días á 3 fr. por día).	12	»	00
Corretaje á la entrada y á la salida.	250	»	00
Manifiestos, papel sellado, pasaporte, etc.	68	»	00
Gastos de desembarco (2,300 toneladas, á 0 fr. 50) . . .	1,150	»	00
Control del pesaje.	40	»	00
Bote y carruaje al servicio del buque.	10	»	00
Total	2,582	fr.	50

B.—TARIFAS DE UTILIZACIÓN

Las principales tarifas de utilización son las relativas al remolque, á los galpones, á la maquinaria de embarco, desembarco y transporte, á los diques de carena y al lastraje y deslastraje.

TARIFAS DE REMOLQUE.

El remolque es una industria libre; el importe de cada operación de remolque se fija, pues, convencionalmente ó según las tarifas establecidas por el uso.

En algunos puntos, las Cámaras de Comercio han tenido que suplir á la iniciativa privada, estableciendo por su cuenta el servicio de remolque; en tales casos las tarifas son homologadas por la autoridad superior.

En el puerto de Marsella, la Sociedad General de Remolcadores aplica las siguientes tarifas:

1.ª categoría, remolcador de 160 caballos:

1.ª hora	40 fr.
2.ª »	35 »
3.ª » y cada una de las subsiguientes.	30 »

2.ª categoría, remolcador de 90 á 110 caballos:

1.ª hora	30 fr.
2.ª »	25 »
3.ª » y cada una de las subsiguientes.	20 »

3.ª categoría, remolcador de 45 á 80 caballos:

1.ª hora	20 fr.
2.ª »	15 »
3.ª » y cada una de las subsiguientes.	10 »

4.ª categoría, remolcador de 35 caballos ó menos:

1.ª hora	. . . .	15 fr.
2.ª »	. . . .	10 »
3.ª » y cada una de las subsiguientes.		5 »

TARIFAS DE GALPONES.

El uso de los galpones da lugar á la percepción de derechos cuya base es extremadamente variable; ningún sistema, en efecto, permite salvaguardar igualmente todos los intereses conciliándolos con las exigencias de la práctica, excepto quizá cuando se trata de locaciones por año. En ese caso el derecho es proporcional á la superficie concedida; en esa forma es que se alquilan los galpones á las líneas regulares de navegación; en Marsella, el precio es de 10 fr. por año y por metro cuadrado.

Cuando los galpones no se ocupan más que durante una operación única, hay que recurrir á diversos sistemas de impuesto que presentan, cada uno, sus ventajas é inconvenientes. La cuota puede basarse en la cantidad de marcancías puestas al abrigo del galpón, ó en la superficie ocupada por las mismas. El primer sistema se ha adoptado en Marsella donde la tonelada métrica de mercancías depositadas en el galpón sirve de base al impuesto.

Cuando la tarifación se calcula según la cantidad de mercancías depositadas, la suma percibida es indudablemente proporcional al servicio efectuado; el buque puede abandonar el quai después de terminada la descarga, sin dejar por liquidar una cuenta de galpón, y cada comerciante sabe anticipadamente lo que tendrá que pagar por la utilización de los galpones. La tarifación basada en la superficie es igualmente racional, pero el comerciante no puede prever exactamente el desembolso que le ocasionará el pasaje de sus mercancías por el galpón, desde que ese desembolso dependerá de la manera de practicar el estibaje.

Ambos sistemas presentan el inconveniente de exigir el empleo de un personal relativamente numeroso encargado de medir el peso de las mercancías ó la superficie por ellas ocupada.

Para evitar estas dificultades, en algunos puertos el derecho se

basa sobre el tonelaje de registro neto del buque y sobre la duración de su permanencia junto al quai. El armador puede luego reclamar del consignatario de las mercancías, una fracción del derecho así percibido. Es un sistema sencillo y equitativo porque hace contribuir al pago del derecho al armador, que también tiene un interés serio en la utilización de los galpones en cuanto ellos suprimen toda demora por mal tiempo en la descarga de las mercancías; pero tiene el inconveniente de pesar demasiado sobre los buques de escala que realizan operaciones parciales de poca importancia.

Cualquiera que sea el procedimiento adoptado, la tarifa debe combinarse de modo que los interesados dejen durante el menor tiempo posible las mercancías bajo los galpones; conviene, efectivamente, que los galpones no se transformen en almacenes temporarios. Con ese fin, las tarifas tienen generalmente una base creciente con la duración del depósito.

Los derechos percibidos en el puerto de Marsella por la ocupación de los galpones son los siguientes:

Por una estadía variable de ocho á doce días según la importancia del cargamento, por cada 1,000 kg. .	0 fr. 50
Más allá de esos plazos, por cada día de demora, hasta tres días, por cada 1,000 kg.	0 » 50
Para los días subsiguientes, por día y por 1,000 kg. .	1 » 00

TARIFAS DE LA MAQUINARIA DE CARGA Y DESCARGA.

Para las grúas hidráulicas, rige en Marsella la siguiente tarifa:

POTENCIA DE LA GRÚA	1/2 DÍA	HORA NO REGLAMENTARIA	HORA DE LA NOCHE
Kgs.	Fr.	Fr.	Fr.
1,250	15	4	6
1,000 y 3,000	20	4.60	6.50
3,000	20	6	8

Para las bigas la tarifa es ésta:

POTENCIA DE LA BIGA	1/2 DÍA	HORA REGLAMENTARIA	HORA NO REGLAMENTARIA	HORA DE LA NOCHE
Kgs.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
25,000	60 á 75	30	32	40
75,000	80 á 100	40	42	50
120,000	120 á 150	50	52	60

TARIFAS DE LOS DIQUES DE CARENA.

La explotación, cuando no la construcción y explotación, de los diques de carena se concede generalmente á un empresario; en algunos puertos, sin embargo, las Cámaras de Comercio ó las Ciudades se encargan de la explotación. En algunos casos completamente excepcionales, el servicio de Puentes y Calzadas efectúa directamente la explotación.

La Compañía de los Docks y Entrepôts tiene á su cargo en Marsella,—con un plazo de concesión de 99 años,—la explotación de los diques de carena, en virtud del pliego de condiciones agregado al convenio de 24 de marzo de 1884 (modificado en parte por el convenio de 19 de febrero de 1891).

El artículo 20 de dicho pliego de condiciones fija, en la forma indicada á continuación, la tarifa legal (máxima):

Buques de vela

1.º Entrada en un dique seco, y salida de él en el mismo día, ochenta céntimos por tonelada; [1]
2.º Por cada día subsiguiente, de permanencia en el dique seco, cuarenta céntimos por tonelada;
3.º Gastos de escoraje, diez céntimos por tonelada.

Buques de vapor

4.º Entrada en un dique seco, y salida de él en el mismo día, noventa y seis céntimos por tonelada;

(1) Véase más adelante cómo se fija el tonelaje.

5.° Por cada día subsiguiente de permanencia en el dique seco, cuarenta y ocho céntimos por tonelada;
6.° Gastos de escoraje, diez céntimos por tonelada.

El minimum de percepción para el estacionamiento en dique seco de los buques,—sean ellos de vela ó de vapor,—se calcula sobre un tonelaje de 240 toneladas.

Mediante la percepción de los precios arriba indicados, todas las maniobras y gastos concernientes á la apertura y cierre de los diques, al agotamiento del agua y al escoraje de los buques, deberá realizarlos la Compañía á su costo. La Compañía está igualmente obligada á suministrar los caballetes, tablones, etc., etc., necesarios para las reparaciones ordinarias de pintura y de carena.

El tonelaje real, que sirve de base á la aplicación de la tarifa, es el admitido por la aduana, sin ninguna deducción por el espacio que, en los buques de vapor, ocupan las máquinas, calderas y pañoles del carbón.

Cuando se trata de buques de más de 1,000 toneladas, los precios de las tarifas precedentes sufren una reducción de 50 % para cada tonelada del excedente hasta 1,500 toneladas, y de 75 % para cada tonelada del excedente sobre las primeras 1,500.

No se paga nada por los domingos y días de fiesta cuando en ellos no se haya trabajado.

Respecto de los precios 3.° y 6.°, aplicables á los gastos de escoraje, ningún buque, sea velero ó de vapor, pagará menos de 52 fr. ni más de 85 fr. en total.

Todo buque, al solicitar su admisión á un dique seco, debe justificar su tonelaje real mediante la exhibición de los documentos oficiales que permitan determinarlo.

La Compañía está obligada á recibir en sus diques, sin ninguna compensación por derecho de entrada ó de estacionamiento, el material de dragado perteneciente al Estado y que forma parte del material del servicio marítimo del departamento de Bocas-del-Ródano. Los gastos de escoraje están á cargo de la Administración, si ésta no prefiere efectuar ella misma esta operación.

LASTRAJE, DESLASTRAJE Y TRASBORDO DE LASTRE.

El lastraje y deslastraje son enteramente libres; con todo, para asegurar mejor el servicio en interés de la navegación, se ha organizado en Marsella una empresa que funciona independientemente del lastraje libre. Esta empresa ha sido objeto de una licitación con la base de un pliego de condiciones cuyos principales artículos van en seguida:

Art. 2.º Los capitanes, armadores y consignatarios de buques gozan del derecho de disponer libremente de su lastre para venderlo, trasbordarlo de un buque á otro y depositarlo momentáneamente sobre los quais para volverlo á tomar más tarde, así como de hacer lastrar sus buques por obreros de su elección, con materiales que les pertenezcan ó que adquieran de propietarios privados. El empresario no podrá, por consiguiente, elevar ninguna reclamación ni oponerse en ninguna forma contra el uso público de ese derecho.

Art. 6.º Las operaciones que el empresario está obligado á realizar, son las que á continuación se indican:

Lastraje

1.º Suministro de lastre directamente á bordo desde la lastrera;
2.º Suministro de lastre en embarcaciones.

Deslastraje

3.º Desembarco de lastre directamente del buque á la lastrera;
4.º Desembarco de lastre en embarcaciones.

Doble operación

Deslastraje de un buque y lastraje de otro.

Artículo 7.º. . . . .

Lastraje

1.º Si el buque está atracado junto á la lastrera, el empresario echará el lastre en la bodega sin rasarlo: el rasaje corre por cuenta del buque;
2.º Si el buque no está atracado junto á la lastrera, el empresario suministrará el lastre en embarcaciones que llevará al costado del buque. La toma del lastre de las embarcaciones á bordo del buque corre por cuenta de éste.

Si el capitán lo solicita, esta última operación, sin rasaje, será efectuada por el empresario al precio de 0 fr. 80 por tonelada métrica.

Deslastraje

1.° Si el buque está atracado junto á la lastrera, el capitán debe poner á su costo el lastre sobre la regala del buque, de donde lo tomará el empresario.

Si el capitán lo solicita, la primera parte de la operación será efectuada por el empresario al precio de 0 fr 50 la tonelada.

2 ° Si el buque no está atracado junto á la lastrera, el capitán derramará el lastre en embarcaciones que el empresario hará colocar al costado del buque.

Si el capitán lo solicita, la operación de trasbordo del lastre desde el buque á las embarcaciones, será efectuada por el empresario al precio de 0 fr. 60 la tonelada.

Trasbordo del lastre

Colocados los dos buques al costado uno del otro, el capitán del buque á deslastrar hará echar el lastre sobre la regala de su buque, de donde lo tomará el empresario para derramarlo (sin rasaje) en la bodega del buque á lastrar.

El capitán podrá exigir que el empresario efectúe la primera parte de la operación, al precio de 0 fr. 50 la tonelada.

Las cestas necesarias para efectuar el embarco ó desembarco del lastre, las suministra el buque; á menos que el capitán, en uso de su derecho, encargue á la empresa de efectuar la parte de las operaciones que á él le incumben: en tal caso, las dichas cestas serán suministradas por el empresario. Cuando la doble operación de lastraje y deslastraje se efectúe por trasbordo directo, el suministro de las cestas estará siempre á cargo del empresario.

Art. 9.° Habrá dos clases de lastre:

El lastre de primera clase, ó lastre elegido, y
El lastre de segunda clase, ó lastre ordinario.

El lastre ordinario consistirá en desmontes de tierra franca ó arenosa, más ó menos mezclada con piedras de pequeñas dimensiones, ó en desmontes de arcilla exenta de humedad ó lodo.

El lastre elegido se compondrá exclusivamente de pedregullo ó guijarros libres de arena, tierra ó detritus.

Los materiales provenientes de un buque deslastrado por el empresario, pertenecen á éste, que podrá usarlos á su albedrío; el capitán,

armador ó consignatario del buque deslastrado, no pueden reclamar el valor del lastre cedido ni pretender ninguna especie de indemnización á ese respecto.

Art. 11. Los precios del lastre se fijan como sigue:

N.º 1. Una tonelada de lastre de 2.ª clase, suministrado á un buque atracado junto á una lastrera y vertido en el buque por el empresario, sin incluir el rasaje: 1 fr. 20.

N.º 2. Una tonelada de lastre de 2.ª clase, suministrado por el empresario y llevado por él en embarcaciones hasta el costado del buque, pero no cargado en éste: 1 fr. 536.

N.º 3. Una tonelada de lastre de 1.ª clase suministrado en las condiciones del número anterior: 3 fr. 36.

N.º 4. Una tonelada de lastre de cualquier clase, tomado sobre la regala de un buque atracado junto á una lastrera, y desembarcado por el empresario: 0 fr. 528.

N.º 5. Una tonelada de lastre de cualquier clase, vertido en embarcaciones llevadas por el empresario al costado del buque y transportado á tierra por dicho empresario: 0 fr. 72.

N.º 6.—Una tonelada de lastre de cualquier clase, tomado sobre la regala de un buque y trasladado por el empresario á otro buque colocado al costado del primero (no comprendido el rasaje): 0 fr. 384.

N.º 7.—Una tonelada de lastre de cualquier clase vertido en las embarcaciones llevadas por el empresario al costado del buque á deslastrar y transportado después en las mismas embarcaciones al costado del buque á lastrar: 0 fr. 576.

Cuando la Administración exige al empresario la entrega en un plazo dado de una cantidad de lastre que corresponda á más de 1,000 toneladas por día, los precios anteriores aumentan en un 20 % si el excedente no pasa de 1,500 toneladas, y en un 50 % si el excedente pasa de esa cifra.

C.—DERECHOS QUE GRAVAN LAS MERCANCÍAS

Fuera de los derechos de aduana, cuyo estudio no nos interesa, las mercancías desembarcadas son objeto de numerosos impuestos, unos percibidos por el Tesoro y otros de carácter local. He aquí en qué consisten los principales:

Derecho de permiso.

Ninguna mercancía llegada por mar del extranjero puede desembarcarse y ninguna mercancía destinada á ser transportada por mar al extranjero puede embarcarse, sin permiso expedido por la Aduana (leyes de 27 vendimiario año II, artículo 37, y de 19 de mayo de 1866).

La Aduana cobra 0 fr. 60 por cada uno de esos permisos.

Este derecho, que no se cobra á los cargamentos que cambian de entrepôts ni á las mercancías con procedencia ó destino de las colonias ó de Argelia, ha sido totalmente abolido para el puerto de Marsella por la ordenanza de 10 de septiembre de 1817 (artículo 2).

Derecho de certificado.

Este derecho, que tampoco se cobra en el puerto de Marsella, es aplicable á los certificados relativos al embarco ó desembarco, partida ó llegada, de todo ó parte de un cargamento, y que se expiden en virtud de una sentencia judicial ó á pedido de los interesados. La aduana lo percibe. Su importe es de 0 fr. 60.

Derecho de estadística.

La ley de 22 de enero de 1872 fija un derecho de estadística aplicable á todas las mercancías importadas del extranjero, de Argelia y de otras posesiones francesas situadas fuera de Europa, ó exportadas con cualquier destino. Sólo el cabotaje francés está libre de este derecho.

Su importe es de 0 fr. 10 por bulto (para las mercancías en cascos, cajones ú otros embalajes), por tonelada métrica ó por metro cúbico (para las mercancías á granel), y por cabeza (de cualquier especie de ganado). También la aduana lo percibe.

Derecho de conocimiento.

Todo transporte por mar, río ó canal, en el radio de la inscripción marítima, debe ir acompañado de *conocimientos*. Los capi-

tanes de buques franceses ó extranjeros están obligados á exhibir esos conocimientos á los agentes de aduana, tanto á la entrada como á la salida (ley de 30 de marzo de 1872).

Cuando se trata de conocimientos creados en Francia, los cuatro ejemplares prescriptos por el Código de Comercio (artículo 282) deben someterse simultáneamente á la formalidad del timbre. El original destinado al capitán, paga un derecho de timbre de:

1 fr. 20, para las expediciones por cabotaje;

2 fr. 20, para los otros géneros de navegación.

Los demás originales se timbran gratis.

Los conocimientos que vienen del extranjero pagan un derecho de timbre de 1 fr. 20.

DERECHO DE VIGILANCIA.

La vigilancia ejercida por la aduana sobre las mercancías depositadas en los quais y que no han sido aún reconocidas, se cobra á razón de 6 fr. por noche y por guardián.

DERECHO DE ALMACENAJE Y DE GUARDA.

Se paga un derecho de 1 % del valor, sobre las mercancías constituídas en depósito de aduana en los dos casos siguientes:

1.° A falta de declaración detallada, dentro del plazo legal;

2.° En caso de importaciones de mercancías prohibidas en un puerto no autorizado para esas operaciones (leyes de 4 germinal año II, título II, artículos 6.° y 9.°, y de 9 de febrero de 1832, artículo 24).

Cuando un buque ha entrado de arribada forzosa y las mercancías de su cargamento han sido depositadas en los almacenes de la aduana, se aplica á estas mercancías un derecho equivalente al 1/2 % de su valor.

Las mercancías constituídas en depósito de aduana, en otras condiciones que las recién indicadas, están sujetas, por cada día de depósito, á un derecho de guarda de 0 fr. 0.125 por fardo,

cuando se trate de fardos cuyo peso bruto sea inferior á 50 kg., ó por cada 50 kg. cuando este peso es alcanzado ó excedido, cualquiera que sea el número de fardos (ley de 22 de agosto de 1791, título IX, artículo 5.°).

DERECHOS DE PLOMOS, SELLOS Y ESTAMPILLAS.

Los plomos colocados por la aduana se pagan (incluyendo la mano de obra) á 0 fr. 50 cada uno; este precio, fijado por la ley de 2 de julio de 1836, se reduce en ciertos casos y para determinadas mercancías á 0 fr. 25, 0 fr. 10 y hasta 0 fr. 03.

DERECHOS DE TIMBRE.

Los documentos expedidos por la Aduana llevan un timbre especial cuyo importe varía de 0 fr. 05 á 0 fr. 75.

Los documentos judiciales están sujetos al timbre ordinario (leyes de 28 de abril de 1816, artículo 19, y de 30 de diciembre de 1872, artículo 2).

DERECHOS DE VIGILANCIA DE LOS ARTÍCULOS DE CONSUMO.

Fuera de los derechos de consumo, las mercancías sujetas al pago de esos derechos y que se dejan depositadas sobre los quais durante la noche, son objeto de una vigilancia especial que se cobra á razón de 6 fr. por noche y por guardián.

DERECHOS DE PESAJE, ARQUEO Y MEDICIÓN.

Las operaciones de pesaje, arqueo y medición en el puerto y sobre los quais, están sometidas á un derecho percibido por la ciudad de Marsella.

Las tarifas correspondientes eran, hasta hace poco, excesivamente elevadas: por ejemplo, el trigo pagaba 1 fr. por tonelada, es decir, cuatro veces más de lo que vale en sí la operación.

El Consejo municipal se vió obligado, en vista de las constantes reclamaciones, á rebajar considerablemente los precios. Para el

pesaje, se cobra actualmente, según las mercancías, de 0 fr. 50 á 5 fr. la tonelada.

En las dársenas y quais de la concesión del Dock-Entrepôt, es la Compañía concesionaria la que efectúa estas operaciones de acuerdo con sus tarifas y en exclusivo provecho suyo.

Derecho de vigilancia de las mercancías susceptibles de incendiarse, depositadas sobre los quais.

Las mercancías inflamables que se hayan dejado sobre los quais, son vigiladas de una manera especial durante la noche. Los gastos de esa vigilancia corren por cuenta del propietario.

El Servicio del puerto es el encargado de ejercerla, y percibe los derechos correspondientes: 3 fr. por guardián y por noche.

Derecho sobre los petróleos.

Se aplica á los petróleos un derecho de 0 fr. 15 por barril, de 0 fr. 10 y 0 fr. 05 por cajón según la capacidad, tanto á la importación como á la exportación, para costear los diversos gastos ocasionados por las medidas de precaución que exige el manejo de esta substancia. El percibo se efectúa á beneficio de la Cámara de Comercio, que es la encargada de proveer á todos los gastos (decretos prefectorales de 30 de noviembre de 1875, artículo 8.°, y de 16 de julio de 1897).

Derecho de peaje: derecho de tonelaje sobre las mercancías para la construcción de la dársena de la Pinède.

La ley de 17 de julio de 1893, que declaró de utilidad pública los trabajos para la construcción de la dársena de la Pinède, incluye entre sus disposiciones la aceptación del ofrecimiento hecho por la Cámara de Comercio de un subsidio de 6:660,000 francos, y establece en favor de dicha corporación, para permitirle llevar á efecto su ofrecimiento, un peaje de cinco céntimos (0 fr. 05) sobre todas las mercancías que entran en el puerto de Marsella, con excepción del cabotaje francés.

El derecho de 0 fr. 05 se cobra por bulto de mercancías, en cascos, cajones, bolsas ú otros embalajes; por 1,000 kilos ó por metro cúbico de mercancías á granel, y por cabeza de animal.

Están exentas de todo peaje las mercancías del Estado, ó destinadas á su servicio en virtud de contratos celebrados por él.

D.—TARIFAS DE LA COMPAÑÍA DE LOS ENTREPÔTS DE MARSELLA

El reglamento de las Compañías de los Docks y Entrepôts de Marsella, contiene disposiciones completamente análogas á las que ya hemos tenido ocasión de analizar y citar á propósito de instituciones similares en otros puertos.

Sus tarifas comprenden más ó menos las mismas operaciones contempladas en las tarifas de los Almacenes Generales Genoveses (véase páginas 612 y 636); los precios solamente varían, como es natural.

Un estudio de la tarifa general y de las veinte tarifas especiales publicadas en un folleto de más de 100 páginas, ocuparía demasiado lugar, por mucho que quisiéramos condensarlo.

El Dock-Entrepôt de la Joliette, concedido á la misma Compañía, tiene también sus tarifas independientes.

CAPÍTULO XII

PUERTO DE BARCELONA

Sección I.—DATOS HISTÓRICOS. OBRAS EN CONSTRUCCIÓN Y EN PROYECTO. ESTADÍSTICA DE LA NAVEGACIÓN Y DEL COMERCIO.

El correspondiente plano adjunto á esta memoria, distingue mediante signos gráficos convencionales: las viejas construcciones destinadas á desaparecer para dar lugar á las obras nuevas en ejecución ó en proyecto, las obras ya construídas y destinadas á permanecer, y en fin las obras en estudio.

Con solo examinar dicho plano, basta para convencerse de que el puerto de Barcelona está sufriendo actualmente una completa transformación. La descripción del estado presente de las obras ofrecería, pues, un interés muy transitorio. A ese respecto, nos limitaremos á las indicaciones generales del plano mismo.

El puerto de Barcelona no existía, ó sólo existía de nombre hace dos siglos. En 1438, Alfonso V concedió á la ciudad la autorización para construir un muelle, y en 1474 se empezó efectivamente la construcción del *Moll de Santa Creu;* pero mucho tiempo después, los viajeros al hablar de Barcelona, lamentan la ausencia de un puerto.

En 1868, es decir, al constituirse la Junta del Puerto, la situación de éste era todavía deplorable. Su área, comprendida entre el Muelle viejo del Faro (de donde arranca el Muelle Nuevo actual) y el de la Paz, situado en el extremo de la Rambla, era de unas 25 hectáreas. El intervalo comprendido entre los

extremos de estos dos muelles, era la entrada del puerto. El Muelle Nuevo, existente ya pero ensanchado más tarde, y un pequeño trozo del dique del Este recién empezado, constituían el único abrigo exterior. El puerto no era en esa época más que un simple fondeadero completamente abierto á los vientos del Sud,—poco frecuentes, sin duda, pero muy temibles por su violencia,—é imperfectamente defendido de los vientos de tempestad del largo; de suerte que, en los temporales, debían los buques más bien huir del puerto que buscarlo.

La profundidad máxima del puerto no pasaba de 4 á 5 metros, y existía además una barra de arena que cerraba la entrada casi totalmente en las bajantes. Los buques de más de 150 toneladas, tenían que anclar frecuentemente en plena rada.

Los quais, sobre estar desprovistos de toda especie de utilaje, ofrecían escasísimas comodidades. No había ningún quai accesible á los barcos de un calado superior á tres metros. El muelle de la Paz, mencionado ya, servía exclusivamente para el tráfico de pasajeros. La casi totalidad del tráfico de mercancías utilizaba obligadamente lanchas de trasbordo.

No existían almacenes ni vías férreas, y las comunicaciones con la ciudad misma eran pésimas: las *murallas del mar* impedían casi por completo la comunicación directa.

Las condiciones sanitarias tampoco eran buenas: la Playa de los Pescadores, en el fondo del puerto, constituía un gran foco de infección.

Desde 1870 hasta nuestros días, los progresos han sido rápidos y constantes. El Gobierno ejecutó directamente, de 1865 á 1870, algunos trabajos de relativa importancia, de acuerdo con los planos de conjunto debidos al distinguido ingeniero don José Rafo, que habían sido aprobados el 29 de mayo de 1860 y que han servido, con ligeras modificaciones, para construir el puerto actual. Pero los recursos financieros eran insuficientes. Los retardos é interrupciones motivados por las guerras civiles que se sucedieron con excepcional frecuencia en aquel período, acabaron por demostrar la impotencia del Gobierno para llevar á buen fin los trabajos. De ahí nació la idea de constituir una Junta especial para activar la realización de las obras del

puerto de Barcelona. El decreto de 11 de diciembre de 1868 creó esa corporación, que entró en ejercicio de sus funciones el 1.° de julio de 1870.

A pesar de las múltiples y enormes dificultades que han obstaculizado continuamente su acción, la Junta del puerto de Barcelona ha logrado imprimir una gran actividad á los trabajos cuya ejecución le está encomendada.

Ya en 1881, la Junta había invertido 10:000,000 de pesetas en diversos trabajos, entre los cuales pueden citarse los siguientes:

Rompeolas de abrigo ó diques (del Este y del Oeste);

Demolición de las *murallas del mar* y construcción é instalaciones de quais con sus terraplenes;

Dragado de 2:000,000 de metros cúbicos, que hizo desaparecer el banco de arena á la entrada del puerto;

Adquisición de material de dragado por valor de 500,000 pesetas, para conservar y mejorar las profundidades del puerto.

En 1883, el ingeniero M. Larroche [1] da en estos términos el resumen de los resultados obtenidos:

« El puerto está abrigado; todos los buques que se presentan, « pueden ser admitidos sin dificultad; la profundidad es de 8 m. « en casi toda la extensión del puerto y á lo largo de casi to- « dos los quais; los acorazados disponen, al abrigo del dique « Este, de fondeaderos con profundidad de 10 á 12 metros.

« El antepuerto, de 60 hectáreas, forma un puerto de refugio « ó de estadía; el puerto propiamente dicho, ofrece 80 hectá- « reas de aguas tranquilas ».

En 1900, el señor ingeniero García Faría presentó al Congreso Internacional de Navegación de París, un importante trabajo, del que tomamos algunos datos sobre los adelantos realizados en el puerto de Barcelona hasta esa fecha.

«El puerto forma un exágeno muy irregular cuyos lados son: 1.° el rompeolas del Oeste (de 350 metros de longitud) y la parte curva del rompeolas Este; 2.° la parte recta del último rompeolas mencionado y el Muelle Nuevo (460 metros); 3.° el

(1) Véase la Noticia bibliográfica.

quai de la Barceloneta, de 115 metros, y el varadero de los señores Bofill; 4.º y 5.º el quai del Depósito ó de los Docks (290 metros); 6.º los quais de la Muralla (884 metros) y de San Beltrán (650 metros), este último destinado al desembarco del carbón. Normalmente al segundo lado y hacia la mitad de él, está situado el muelle de Cataluña (360 metros); de los terrenos contiguos al varadero de los señores Bofill, arranca el muelle de Pescadores (220 metros); entre el quai de la muralla y el de San Beltrán, está el arranque del muelle de Barcelona; finalmente, entre los muelles de Barcelona y de Cataluña, se encuentra el de la Capitanía, consagrado á la fabricación de bloques artificiales. El total del desarrollo útil de los quais es aproximadamente de 5,039 metros, con fondeaderos de 8 metros en una longitud de 3,879 metros.

«La profundidad en el interior del puerto es casi uniformemente de 8 metros, y aumenta de una manera gradual en el antepuerto, donde se hallan profundidades de hasta 14 metros.

«La superficie de agua es de unas 100 hectáreas, de las cuales corresponden 48 al puerto y el resto al antepuerto.

«Los terraplenes de los quais, afectados á la circulación y al depósito de las mercancías, tienen una superficie de 32 hectáreas; los galpones y embarcaderos ocupan 18,191 metros cuadrados; las vías férreas del servicio de los quais, miden 6 kilómetros; las calzadas macadamizadas tienen 50,000 metros cuadrados de superficie, y las calzadas empedradas, 32,000.

«El utilaje del puerto comprende: 31 grúas hidráulicas de una potencia comprendida entre 1,250 kg. y 27,500 kg.; 46 grúas á mano, de 1 á 5 toneladas; 7 grúas á vapor de 5 á 20 toneladas; una red de canalizaciones para el alumbrado eléctrico; una red de canalizaciones para la distribución de agua potable á los buques, con numerosos hidrantes para casos de incendios y para el riego.

«El material flotante perteneciente á la Junta,—fuera del material de construcción,—comprende: una draga de cangilones con escalera central, un remolcador á vapor y cinco gánguiles, varios barcos-cisternas, un gran número de chatas y tres bigas (dos de madera, de 30 toneladas, y una metálica, de 80).

«El entrepôt de la Aduana (en el quai de San Beltrán) y el Depósito Comercial (en el extremo de la Dársena del Comercio), edificio de cuatro pisos y un sótano, están á punto de entregarse al servicio público. El Depósito comprende sesenta almacenes de 24 metros de largo por 15 de ancho, que pueden recibir 32,500 toneladas de mercancías; ofrece la particularidad de que sus fundaciones descienden de 8 hasta 14 metros debajo del nivel del mar.»

Tal era la situación de las obras portuarias á fines del último siglo. Comparada con la de treinta años atrás, esa situación parece altamente satisfactoria. Con todo, no dejaban de notarse graves defectos é insuficiencias, debidas en parte á errores del proyecto primitivo [1] y en parte al desarrollo imprevisto y colosal del comercio marítimo y de las construcciones navales.

La fecha del 7 de abril de 1899 señala el principio de una época de las más importantes en la historia del puerto de Barcelona. En esa fecha, se sancionó el proyecto destinado á corregir los defectos que la experiencia había descubierto en las obras ya ejecutadas, y á ampliar considerablemente las dársenas, los quais y las instalaciones.

Para corregir los defectos de las obras exteriores, se proyectó la prolongación del dique Este en una longitud de 1,300 metros. Esta prolongación arranca del morro del antiguo dique y sigue un alineamiento recto de la longitud expresada y dirigido al S. S. W.

De ese modo se cerrará el puerto á las olas producidas por los vientos del S. y del S. E., que levantan las marejadas más peligrosas en ese lugar de la costa.

Al mismo tiempo se ensanchará la entrada (de sólo 230 metros según el proyecto primitivo), y en la que algunas embarcaciones se han ido á pique al querer entrar al puerto mientras soplaban vientos del primer cuadrante, ó á causa de una falsa maniobra, ó, más frecuentemente todavía, por efecto del oleaje que las arroja sobre el dique Oeste ó sobre la costa, situada á 600

(1) Véase el Estudio administrativo y técnico sobre los puertos de España, publicado en los «Annales des Ponts et Chaussées», de 1890, por el Inspector general M. Eyriaud des Vergnes.

metros, si no han podido virar á tiempo para tomar el largo,—maniobra muy difícil en esas circunstancias.

En su nueva ubicación, el morro del dique Este se hallará á una distancia de 1,000 metros de la costa; los veleros mismos podrán entonces virar sin peligro, en caso de necesidad.

El costo de la obra se avaluó en 13:350,000 francos; el tiempo necesario para su terminación, se calculó en doce años.

La prolongación del dique del Este duplicará la superficie del puerto; y lo que ahora es antepuerto resultará en condiciones de tranquilidad y abrigo no inferiores á las que actualmente ofrece la dársena interior. Las dimensiones de la nueva rada permitirán reservar un espacio de 20 hectáreas á los navíos de guerra y á todas las embarcaciones que vengan á buscar refugio durante los temporales.

La insuficiencia de la superficie de los muelles se corregirá ensanchando en lo posible los existentes y construyendo otros nuevos.

De éstos se construirán en primer término el de España y e de las Baleares.

El muelle de España tendrá 1,570 metros de longitud y 11 hectáreas de superficie. El de las Baleares (prolongación del muelle actual de Pescadores) tendrá 530 metros de largo y una superficie de 1 hectárea 64 áreas.

La forma de estos dos muelles facilitará el establecimiento en buenas condiciones de las vías férreas de servicio evitando las placas giratorias.

También el Muelle Nuevo será ensanchado considerablemente.

Cuando se comprueben los efectos de la prolongación del dique del Este sobre una longitud de 600 metros, y se disponga de una nueva zona abrigada que servirá de antepuerto provisorio se emprenderá la construcción de la dársena de San Beltrán, cuyo proyecto está igualmente aprobado.

El presupuesto de todos estos trabajos de construcción y ensanche de muelles es de unos 6:000,000 de pesetas.

En cuanto á las profundidades de agua en el puerto, ya hemos dicho que los resultados obtenidos eran muy suficientes en la época á que nos referimos. Sin embargo, el proyecto de me-

joras prevé el dragado á profundidades de 9.50 m., por lo menos en la zona que han de recorrer los buques á su entrada y salida, y también en una faja contigua á los quais.

Además de estas obras, cuya construcción se realizaba con gran actividad cuando nuestra visita al puerto (mayo de 1904), estaban terminadas ó casi terminadas otras de no menos importancia: mencionaremos tan sólo la dársena de carena y su dique flotante.

El servicio de carena está asegurado en el puerto desde que se entregó (á fines de 1903) al uso público el dique flotante y deponente que funciona en una dársena especial cuya situación puede verse en el plano.

El dique flotante y deponente (del sistema Clark y Standfield) es de una potencia ascensional efectiva de 6,000 toneladas.

A estar á los datos de contabilidad contenidos en las últimas memorias anuales de la Junta del puerto, la cifra total de lo gastado en las obras hasta el 31 de diciembre de 1902, se elevaba á 40:156,748 pesetas; durante el año 1903 los gastos sumaron 2:469,517 pesetas. El total gastado hasta el 31 de diciembre de 1903, era por consiguiente de 42:626,265 pesetas. [1]

Las comunicaciones del puerto de Barcelona, tanto con el interior del país como con el extranjero por vía marítima, dejan mucho que desear.

Barcelona carece, por de pronto, de una gran vía fluvial, y esta deficiencia irremediable la coloca, respecto de las comunicaciones interiores, en condiciones de manifiesta inferioridad con relación á casi todos los otros grandes puertos del mundo.

En la red de ferrocarriles se notan grandes vacíos. Cerca de 12,000 kilómetros cuadrados de territorio catalán carecen de

(1) De un informe presentado al Congreso de Navegación de San Petersburgo por los señores ingenieros L. Molini y F. Arenal, resulta que el total invertido hasta el 31 de diciembre de 1906 fué de 59:272,256 pesetas.

ferrocarriles, y las carreteras no suplen, ni con mucho, esa falta. La diferencia de trocha entre los ferrocarriles españoles y los franceses (1m676 y 1m435 respectivamente) exige el transbordo de pasajeros y mercancías en la frontera, con el engorro y costo consiguientes. Las características altimétricas del país han influído indirectamente en un sentido muy desfavorable para la explotación técnica, obligando á adoptar curvas de pequeño radio y pendientes de 25 por mil en perjuicio de la economía de la tracción.

Por mar, sólo hay comunicaciones regulares con algunos puertos de la América latina y con las islas Baleares y Canarias; de modo que una gran parte del comercio exterior se verifica por Marsella y otros puertos extranjeros.

Mientras no se consiga mejorar considerablemente estas condiciones, el tráfico portuario no podrá adquirir el desarrollo á que debe legítimamente aspirar la ciudad marítima más industrial y rica de España.

Las estadísticas demuestran la supremacía comercial de Barcelona, con relación á las demás ciudades españolas. El comercio exterior de aquella plaza representa la cuarta parte, más ó menos, del de toda España.

He aquí, para el primer quinquenio del siglo, los datos más importantes de la estadística comercial y de la navegación:

AÑOS	IMPORTACIÓN				EXPORTACIÓN
	TONELADAS DE MERCANCÍAS DESCARGADAS		NÚMERO DE BUQUES ENTRADOS		TONELADAS DE MERCANCÍAS EXPORTADAS.
	Cabotaje	*Altura*	*Cabotaje*	*Altura*	
1901	360,573	1:127,587	2,087	1,614	139,545
1902	360,797	1:121,057	2,155	1,650	124,214
1903	336,065	1:181,090	2,118	1,691	120,298
1904	331,406	1:227,072	1,196	1,644	125,140
1905	359,307	1:620,672	2,027	1,728	121.576

Las memorias anuales de la Junta del Puerto, de las cuales tomamos los datos que anteceden, no indican las cifras correspondientes á las salidas del cabotaje; pero nos consta que las salidas y entradas del cabotaje representan aproximadamente el mismo número de toneladas

En cambio, la desproporción de la navegación de altura es enorme. Puede decirse que la plaza de Barcelona no facilita á los buques de ultramar, fletes de retorno. De este hecho resaltan dos gravísimos inconvenientes: el encarecimiento de los fletes y la falta de líneas de navegación regulares.

SECCIÓN II —**Administración de los puertos españoles**

La ley general de puertos, de 7 de mayo de 1880, después de establecer los principios relativos al dominio público marítimo y á las servidumbres de los terrenos contiguos al litoral, define y clasifica los puertos en el capítulo III, que reproducimos á continuación:

CAPÍTULO III

Clasificación de los puertos

Artículo 13 Se consideran puertos para los efectos de esta ley los parajes de la costa más ó menos abrigados, bien por la disposición natural del terreno, ó bien por las obras construídas al efecto, y en los cuales exista de uua manera permanente y en debida forma tráfico marítimo.

Art. 14. Tienen asimismo el carácter de puertos las rías y desembocaduras de los ríos, hasta donde se hacen sensibles las mareas; y en donde no la hay, hasta donde llegan las aguas del mar en los temporales ordinarios, alterando su régimen. Aguas arriba de estos sitios, las riberas ú orillas de los ríos conservan su carácter especial de fluviales.

Art. 15. Los puertos se clasifican en puertos de interés general de primero y segundo orden, y puertos de interés local, ó sea provinciales y municipales.

Se consideran puertos de interés general los destinados especialmente á fondeaderos, depósitos mercantiles, carga y descarga de los buques que se emplean en la industria y comercio marítimo, cuando el que se verifique por estos puertos pueda interesar á varias provin-

cias y se hallen en comunicación directa con los principales centros de producción de España. Son también de interés general los denominados de refugio, por su situación y condiciones especiales de capacidad, seguridad y abrigo en los temporales.

Son puertos de interés local, ó sean provinciales y municipales, los destinados principalmente á fondeadero, carga y descarga de los buques que se emplean en la industria y comercio locales, sin perjuicio de poder ser clasificados entre los de interés general cuando su comercio se extienda á otras localidades, territorios ó provincias.

No se podrá alterar esta clasificación, sino en virtud de una ley.

Art. 16. Se declaran puertos de interés general de primer orden: Alicante, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Ferrol, Málaga, Santander, Palma, Sevilla, Tarragona, Valencia y Vigo.

Se declaran puertos de interés general de segundo orden: Almería, Avilés, Ceuta, Coruña, Gijón, Huelva, Pasajes, San Sebastián y Santa Cruz de Tenerife.

Se consideran como puertos de refugio, y por lo tanto de interés general: Los Alfaques, Algeciras, Muros, Musel, Rosas y Santa Pola. (1)

Art. 17. Se declaran puertos de interés local todos aquellos que no se hallen comprendidos en el artículo anterior, y en que se hagan operaciones comerciales.

Los dos capítulos siguientes de la ley fijan las atribuciones respectivas de los Ministerios de Fomento (ahora de Obras Públicas) y de Marina, y de las Diputaciones provinciales y Municipales en la administración de los puertos. Reproducimos también el texto de esas disposiciones, porque son ellas las que mejor caracterizan el régimen administrativo general de los puertos españoles:

CAPÍTULO IV

De la ejecución y conservación de las obras de los puertos, y del régimen y policía de los mismos

Artículo 18. Compete al Ministerio de Fomento ordenar los estudios y proyectos de toda clase de obras en los puertos de interés ge-

(1) Un gran número de otros puertos han sido declarados por leyes posteriores puertos de interés general ó de refugio.

neral, dictar su aprobación y disponer su ejecución, oyendo previamente al Ministerio de Marina; otorgar las concesiones, formar los reglamentos del servicio y designar el personal necesario, determinando las atribuciones de los funcionarios dependientes del Ministerio de Fomento que hayan de dirigir é intervenir las operaciones.

Art. 19. Competen á las diputaciones provinciales en las obras de los puertos de carácter provincial las mismas atribuciones que el artículo anterior designa al Ministerio de Fomento, salvo si las obras afectaran á terrenos de dominio público, en cuyo caso habrán de atenerse á las prescripciones de la ley general de obras públicas. (1) Iguales atribuciones corresponden á los Ayuntamientos respecto á los puertos municipales.

Tanto los proyectos de los puertos que correspondan á las Diputaciones provinciales como á los Municipios, serán sometidos, después de haber oído á las respectivas Autoridades de Marina, á la aprobación del Ministerio de Fomento, á quien corresponderá también la dirección facultativa de las obras y el nombramiento del personal de ésta.

Art. 20. Corresponden al Ministerio de Marina idénticas atribuciones respecto á los estudios, proyectos y ejecución de las obras de los puertos con arsenal militar, en la parte que á éstos últimos se refiere.

Art. 21. El establecimiento, reparación, conservación y limpia de los puertos, su régimen, servicio y policía, en todo lo civil, corresponden: en los puertos de interés general al Ministerio de Fomento, y en los de interés local á las Diputaciones y Ayuntamientos, según sean de carácter provincial ó municipal.

Art. 22. El servicio de los puertos se divide en dos clases: una se refiere al movimiento general de embarcaciones, entradas, salidas, fondeo, amarraje, atraque y desatraque en los muelles, remolque y auxilios marítimos, la cual compete á la Autoridad de Marina; otra que comprende la ejecución y conservación de las obras y edificios, las operaciones de carga y descarga en los muelles, la circulación sobre los mismos y en su zona de servicio, y todo lo que se refiere al uso de las diversas obras destinadas á las operaciones comerciales del puerto, que compete al Ministerio de Fomento.

Art. 23 El Gobernador de cada provincia marítima, como jefe superior de todos los ramos de la Administración civil y delegado del Ministerio de Fomento, lo es de todos los servicios que en los puertos corren á cargo de dicho Ministerio.

Art. 24. Con sujeción á los reglamentos generales de servicio, á

(1) Capítulo VIII.

las órdenes é instrucciones del Ministerio de Fomento, y bajo la autoridad del Gobernador de la provincia, los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos tendrán á su cargo el estudio y dirección de todas las obras y la vigilancia de los servicios comprendidos en la segunda clase de los expresados en el artículo 22, con excepción de las obras y servicios correspondientes á los arsenales militares.

Art. 25 Los puertos de interés general serán costeados por el Estado, con arreglo á las cantidades que para este servicio se consignen en los presupuestos generales y á las que incluyan en los suyos respectivos las Diputaciones y los Ayuntamientos cuando estas Corporaciones quieran contribuir á las dichos puertos. Las obras se ejecutarán por el sistema de administración ó por el de contrata, según se determine en cada caso.

Art. 26. El Gobierno podrá costear las obras de los puertos estableciendo impuestos especiales en la respectiva localidad, con exclusiva aplicación á las propias obras é independientes del presupuesto general del Estado, y organizar Juntas de obras de puertos encargadas de la administración é inversión de los fondos y de la ejecución de los trabajos, bajo la inspección y vigilancia del Ministerio de Fomento.

Art. 27. El Ministerio de Fomento formará un reglamento general para la organización y régimen de las Juntas existentes de obras de puertos, y de las que se creasen en lo sucesivo. El nombramiento y separación del Ingeniero director de estas obras será de libre disposición del Gobierno, el cual podrá también nombrar delegados especiales cerca de las mismas Juntas cuando lo considere conveniente.

Art. 28. Las obras de los puertos de interés general, inclusas las que se hallen proyectadas ó comenzadas por cuenta del Estado, podrán realizarse también por medio de concesiones á empresas particulares, con arreglo á la ley general de obras públicas.

Art. 29. Los puertos de interés local serán costeados con fondos de las Diputaciones ó de los Ayuntamientos, según sea la obra provincial ó municipal; á la ejecución de los puertos correspondientes á las Diputaciones podrán contribuir el Estado y los Ayuntamientos, ya sea con auxilios de personal facultativo, ya sea con cantidades consignadas en los respectivos presupuestos. En la misma forma podrán contribuir el Estado y las Diputaciones provinciales á las obras de puertos que promuevan los Municipios.

Los estudios de los proyectos y su aprobación, así como las concesiones de obras de puertos provinciales ó municipales, se harán según lo prescrito en los artículos 40 y 49 de la ley general de obras públicas.

Art. 30 En el reglamento para la ejecución de esta ley se consignarán las disposiciones oportunas para la formación y aprobación de

los proyectos de obras nuevas de puertos, expresando los trámites é informes que han de preceder á dicha aprobación.

Art. 31. Habrá en los puertos una zona litoral de servicio que se determinará por el Ministerio de Fomento en cada caso, para ejecutar las faenas de carga y descarga, depósito y transporte de las mercancías y circulación de las personas y vehículos. La aprobación y proyecto de dicha zona y su distribución para los diferentes servicios lleva consigo la declaración de utilidad pública, y los terrenos ó edificios particulares que se hallaren comprendidos dentro de la misma, quedan sujetos á la expropiación forzosa.

Art. 32. El Gobernador de la provincia, oyendo al Capitán del puerto, al Ingeniero jefe, Director de Sanidad y Administrador de Aduanas, distribuirá y designará las zonas del puerto para los distintos servicios sobre los muelles, y resolverá los incidentes que se promuevan acerca de su uso y policía. Contra estas resoluciones podrá recurrirse en alzada al Ministerio de Fomento.

Art. 33. Cuando ocurriese el naufragio de un buque dentro de algún puerto, los dueños ó consignatarios, ó las compañías de seguros, procederán á su extracción dentro del plazo que les señale el Comandante de Marina de la provincia. Si no lo verificasen, se dispondrá por el Ministerio de Marina que se efectúe dicha operación con cargo á los productos que se obtengan de la venta de los buques y de los efectos que contengan.

Art. 34. Cuando voluntariamente ó por descuido se originase con los buques ó sus amarras algún desperfecto en las obras de un puerto, ó se produjese el ensuciamiento del mismo, el Capitán del puerto hará abonar á los causantes, además de las multas en papel que establezcan los reglamentos, la cantidad en que el ingeniero valúe el importe de la reparación, debiendo entregarse este último en las arcas del Tesoro.

Art. 35. Sin perjuicio del reglamento general para la ejecución de esta ley, se formará otro de servicio y policía especial para cada puerto, que contendrá todas las prescripciones relativas á su uso, y que habrá de ser aprobado por el Ministerio de Fomento.

CAPÍTULO V

Servicios anexos á los puertos

Artículo 36. El servicio de practicaje en los puertos de los dominios de España, seguirá á cargo del Ministerio de Marina.

Art. 37. Continuarán á cargo del Ministerio de Fomento, como servicios anexos al de puertos, el alumbrado marítimo y valizamiento.

Los vigías y semáforos marítimos y botes salvavidas, correrán á cargo del Ministerio de Marina. (1)

El artículo 27 de la ley cuyas principales disposiciones acabamos de transcribir, contempla el régimen de las Juntas de obras de puertos é impone al Ministerio de Fomento la obligación de preparar el reglamento general respectivo. Este precepto permaneció mucho tiempo incumplido. La demora se debió probablemente á la dificultad de conciliar los intereses regionales ó locales, con los principios de uniformidad y generalidad que habían inspirado el precepto mismo de la ley. El hecho es que el Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de obras de puertos, tardó diez y ocho años en formularse, y, apenas formulado, una larga serie de modificaciones lo han ido alterando, á punto que no es tarea breve dar una idea precisa de las disposiciones que están actualmente en vigor.

El reglamento de 7 de agosto de 1898 es de carácter general, pero, el 23 de mayo de 1899 se introdujo en él una modificación especial para el puerto de Barcelona, seguida de otra, que lleva la fecha de 8 de junio de 1900, y que también se adoptó á pedido de la Junta de obras de dicho puerto. El 11 de enero de 1901, aparece un nuevo «Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de obras de puertos», que á su vez fué sustituído por otro de 17 de julio de 1903. Pero el 24 de septiembre del mismo año se restablecen algunas disposiciones del reglamento de 11 de enero de 1901 y se declaran otra vez vigentes para la Junta del puerto de Barcelona las disposiciones contenidas en la modificación de 23 de mayo de 1899 al reglamento general de 7 de agosto de 1898.

---

(1) El servicio de practicaje en los puertos españoles se organizó por Real orden de 17 de diciembre de 1885. El alumbrado marítimo comprende los faros, fanales y linternas, las valizas, boyas y otras señales semejantes que sirven de guía á los navegantes indicándoles la ruta y marcando la situación de los bajos y otros escollos peligrosos de las costas. El plan de alumbrado marítimo tuvo su origen en la ley de presupuesto de 1.° de agosto de 1842 y Real decreto de 13 de septiembre de 1847. Por Real orden de 1.° de mayo de 1872, se creó en Madrid un depósito central para el servicio de faros de la Península. Y en 30 de abril de 1873 se aprobó el reglamento para la organización y servicio de los torreros de faros. Últimamente, el Real decreto de 28 de enero de 1899 organizó los servicios de alumbrado y señales marítimas, sustituyéndose con ese fin el Depósito central de Faros, por una Inspección central de señales marítimas.

Transcribimos en seguida, en su orden cronológico, las disposiciones que se hallaban en vigor en 1904:

MODIFICACIÓN, PARA EL PUERTO DE BARCELONA, DEL REGLAMENTO GENERAL DE LAS OBRAS DE PUERTOS, APROBADO POR REAL DECRETO DE 7 DE AGOSTO DE 1898

Artículo 1.° La Junta de obras del puerto de Barcelona se compondrá de Vocales natos y Vocales electivos.

Serán Vocales natos, el Gobernador civil, que ejercerá el cargo de Presidente, el Comandante de Marina y el Ingeniero Director de las Obras; y Vocales electivos, un Diputado provincial, un Concejal, un Vocal de la Sección de Comercio de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, y un individuo de cada una de las Asociaciones siguientes: Cámara oficial de Comercio, Asociación de Navieros y Consignatarios, Asociación de Capitanes de la Marina mercante, Sociedad Económica de Amigos del País, Fomento del Trabajo Nacional, Instituto Agrícola Catalán de San Isidro, uno de los mayores contribuyentes entre los comerciantes y otro de los mayores contribuyentes entre los industriales.

Art. 2.° Los Vocales procedentes de la Diputación provincial, Ayuntamiento, Junta de Agricultura, Industria y Comercio, Cámara oficial de Comercio y demás asociaciones y sociedades que se citan en el artículo anterior, serán nombrados por las Corporaciones á que respectivamente correspondan, sin que éstas puedan removerlos mientras pertenezcan á ellas durante cuatro años.

Los Vocales procedentes de las clases de mayores contribuyentes entre los comerciantes é industriales, serán nombrados por la Junta de obras del puerto entre las clases correspondientes, pudiendo recaer el nombramiento en individuos que tengan otorgada la representación oficial y lleven la firma de grandes Compañías de las clases mercantiles é industriales.

Siempre que ocurra una vacante de Vocal electivo, el Presidente de la Junta de obras del puerto, dentro del plazo de quince días, dará cuenta de dicha vacante á la Corporación respectiva á fin de que ésta proceda al nombramiento ó elección, en su caso, del Vocal que ha de cubrir el cargo vacante.

Art. 3.° La falta de asistencia de los Vocales electivos á seis sesiones ordinarias consecutivas, sin causa justificada, se considerará como renuncia del cargo por la Junta de obras del puerto, cubriéndose la vacante en la forma que corresponda.

Art. 4.° Serán atribuciones y deberes de esta Junta:

1.° Elegir entre los Vocales el que haya de desempeñar el cargo de Vicepresidente.

2.º Todo lo relativo á la creación y supresión de empleos, y nombramiento y destitución de sus empleados. Los facultativos subalternos serán nombrados á propuesta del Ingeniero Director de las obras, y los nombrados deberán poseer el título correspondiente.

3.º Proponer en terna al Ministerio de Fomento, el nombramiento de Ingeniero Director de las obras de dicho puerto.

4.º Fijar los honorarios, sueldos y gastos que corresponda al personal.

5.º Intervenir la recaudación de los arbitrios establecidos con destino á las obras del puerto y percibir su importe de la Administración de la Aduana, el que se depositará sin interés y custodiará á disposición de la Junta de obras en la sucursal del Banco de España en Barcelona, como encargado del servicio de Tesorería del Estado.

6.º Formar y elevar al Ministerio de Fomento los presupuestos anuales de conservación.

7.º Disponer la ejecución de toda clase de obras por el sistema que juzgue más conveniente dentro de los proyectos aprobados por el Gobierno, siempre que el importe de los respectivos presupuestos de ejecución no exceda de 50,000 pesetas. En el caso de que estos presupuestos excediesen de dicha cantidad, las obras y adquisición de materiales se efectuarán previa subasta con las formalidades prescritas para las demás obras dependientes del Ministerio de Fomento, á no ser en el caso de que se autorizase á la mencionada Junta, á propuesta de la misma, para llevarla á cabo por administración.

8.º Realizar empréstitos con destino exclusivo á la ejecución de las obras, previa la competente autorización.

9.º Pagar los intereses de sus obligaciones y amortizarlas á su tiempo.

10. Proponer á la Dirección general cuanto juzgue conveniente á las obras é intereses que la Junta representa.

11. Remitir, con su informe administrativo, á la Dirección general, todos los proyectos de las obras, y someter á la resolución de la misma, cuantos incidentes ocurran en que se halle ligado lo económico y lo facultativo.

12. Ejercer la vigilancia económica de las obras.

13. Presenciar, siempre que lo juzgue conveniente, la recepción de materiales, máquinas y efectos que so adquieran por contrata ó concurso y las de las obras y trabajos á medida que se vayan realizando, así como las provisionales y definitivas de las obras nuevas.

14. Someter á la aprobación de la Dirección general de Obras pú-

blicas las liquidaciones finales de las construcciones y trabajos subastados y las actas de recepción que se deberán levantar de todas las obras, consignando en esos documentos su conformidad, sin cuyo requisito no serán válidos.

15. Aprobar, previa propuesta del Director facultativo, la cuenta de las obras y ordenar su pago.
16. Disponer, con la debida autorización del Gobierno y con arreglo á los proyectos respectivos, el modo y forma de aprovechar los terrenos que se ganen al mar, para procurar todos los recursos posibles con destino á la ejecución de las obras proyectadas ó que se proyecten para la mejora de los servicios del puerto.
17. Informar, cuando la Superioridad reclame su dictamen, sobre los asuntos que puedan afectar á las obras y servicio del puerto.
18. Comunicarse directamente con la Dirección general de Obras públicas y con las Corporaciones locales y particulares, por medio del Gobernador de la provincia con los demás centros y autoridades.
19. La Junta será precisamente oída en todos los asuntos que puedan afectar directa ó indirectamente á las obras y servicios del puerto.
20. La Junta no podrá, por ninguna causa ni motivo, emplear los fondos que administre para otro objeto que el especial de su creación, y no dispondrá otros pagos que los necesarios para satisfacer los gastos de Secretaría y los peculiares de obras justificados precisamente por el Ingeniero Director de las mismas, con sujeción á los proyectos y presupuestos aprobados por el Gobierno.
21. Proponer las rebajas que estime oportunas en los arbitrios, al Ministerio de Fomento, quien las aprobará, siempre que quede á cubierto el cumplimiento de las obligaciones contraídas por la Junta y no se lastime con la rebaja los intereses de los demás puertos españoles.

Art. 5.º Se suprime en la Junta de obras de Barcelona la Delegación administrativa que se establece en el artículo 29 del Reglamento provisional vigente, el que queda derogado en todo lo que se oponga á lo dispuesto en este Real decreto.

Disposiciones transitorias

Las Corporaciones y Asociaciones á que se refiere el artículo 1.º, procederán, dentro del inmediato mes de junio, al nombramiento del Vo-

cal electivo que les corresponda, á fin de que la nueva Junta de obras se constituya el día 1.º de julio del actual año, y una vez constituída, procederá al nombramiento de los Vocales electivos entre los mayores contribuyentes de la clase de comerciantes é industriales.

La actual Junta de obras cesará en sus funciones el mencionado día 1.º de julio, haciendo entrega á la nueva Junta de todo lo perteneciente á la misma.

Madrid, 23 de mayo de 1899.

REAL DECRETO DE 8 DE JUNIO DE 1900

Artículo 1.º Se autoriza á la Junta de obras del puerto de Barcelona para que, mediante la aprobación del gobernador civil de la provincia, rebaje en la proporción que estime conveniente las tarifas vigentes de transporte por las vías del puerto y formule el reglamento concerniente á ese servicio.

Art. 2.º Se autoriza al gobernador para aprobar las tarifas de percepción del depósito comercial y del servicio de grúas que formule la Junta del puerto, así como los reglamentos de dichos servicios, dando cuenta al Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas.

Art. 3.º Contra las resoluciones que dicte el gobernador en los casos á que se contraen los artículos precedentes, podrá recurrir en alzada ante el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas cualquiera de los vocales de la Junta del puerto, deduciendo el recurso en el departamento ministerial dentro del término de diez días á contar desde que se publique la resolución en el *Boletín oficial* de la provincia.

El ministro resolverá el recurso de alzada en el preciso término de treinta días, que comenzarán á correr desde la fecha de la interposición del recurso.

Tanto en el caso de no acudirse en alzada al Ministerio dentro del término prefijado, como en el de no dictarse resolución alguna en el recurso interpuesto durante el plazo á que se refiere el párrafo anterior, quedará firme lo propuesto por la Junta y aprobado por el gobernador civil de la provincia.

La resolución ministerial será recurrible en vía contenciosa, con arreglo á las prescripciones generales de la ley.

Art. 4.º Las modificaciones que proponga la Junta del puerto en el reglamento pendiente de aprobación para el servicio y policía de los muelles, se someterán á la aprobación del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, conforme con lo preceptuado en el artículo 35 de la ley de 7 de mayo de 1880.

Artículo adicional

Las disposiciones del presente decreto se harán extensivas á todas las Juntas de obras de puertos que lo solicitaren, siempre que acrediten ante el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas hallarse en iguales condiciones que las de la del puerto de Barcelona.

REGLAMENTO DE 11 DE ENERO DE 1901

Capítulo I.—Objeto y organización de las Juntas

Artículo 3.º (1) Las Juntas que no estén organizadas por una ley especial se compondrán de vocales natos y vocales electivos.

En los puertos de capital de provincia son vocales natos el Comandante de Marina, Capitán del puerto, y el Ingeniero director de las obras.

Serán vocales electivos dos Diputados provinciales, dos Concejales, dos vocales de la Sección de Comercio de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, y cinco individuos de la Cámara oficial de Comercio, de los que dos de ellos serán precisamente de la clase de armadores y consignatarios.

En las Juntas de los puertos pertenecientes á capitales de provincia en que existan asociaciones de agricultores, de industriales, de mineros exportadores, de la Marina mercante y de la Liga Marítima Española, podrá haber un vocal que represente á cada una de estas Corporaciones. Estas representaciones, que en ningún caso excederán de cuatro, se otorgarán por el ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, á petición de las referidas asociaciones interesadas, previo informe de la citada Junta de obras, que versará acerca de la importancia mercantil de las mismas.

Art. 4.º (2) En las Juntas de puertos de localidades no capitales de provincia serán vocales natos la autoridad local de Marina y el Ingeniero director de las obras, y serán vocales electivos dos Concejales y cinco individuos de la Cámara oficial de Comercio, de los que dos serán precisamente armadores ó consignatarios, y además un individuo de las asociaciones y entidades de que tratan los párrafos segundo y tercero del artículo 3.º.

---

(1)—(2) El R. D. de 24 de septiembre 1903, inserto más adelante, restablece la composición de las Juntas, determinada para sus vocales en los artículos 3.º, 4.º y 5.º arriba insertos, agregando el representante de las sociedades obreras, en el caso á que se refiere el último inciso del artículo 3.º del Reglamento de 17 de julio de 1903.

Art. 5.º (1) En los puertos donde no haya establecida Cámara oficial de Comercio, en lugar de los cinco vocales que á la misma correspondería elegir en su caso, serán vocales electivos cinco contribuyentes, tres de ellos comerciantes ó industriales y dos armadores ó consignatarios, debiendo reunir los cinco indicados contribuyentes las condiciones exigidas para pertenecer á las Cámaras oficiales de Comercio.

REGLAMENTO GENERAL PARA LA ORGANIZACIÓN Y RÉGIMEN DE LAS JUNTAS DE OBRAS DE PUERTOS DE 17 DE JULIO DE 1903

Capítulo I.—Objeto y organización de las Juntas

Artículo 1.º Las Juntas de obras de los puertos tienen por objeto administrar é invertir, bajo la inspección y vigilancia del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, los recursos y fondos especiales de cada uno de ellos, ejecutando las respectivas obras de mejora, conservación y reparación, organizando y dirigiendo los servicios indispensables para la policía y el uso público. Podrán también establecer y explotar en los puertos en donde lo autorice el citado Ministerio, otros servicios, como cargadores especiales, diques de construcción y reparación, careneros, depósitos comerciales, y en general, cuantos elementos sean necesarios en cada puerto para el progreso y desarrollo de la navegación y del tráfico marítimo.

Art. 2.º Las mencionadas Juntas de obras se consideran como delegadas de la Administración en el ejercicio de las funciones que le están encomendadas, y dependerán inmediatamente de la Dirección general de Obras públicas.

Art. 3.º (2) Las Juntas se compondrán de vocales natos y vocales electivos.

En los puertos de capital de provincia, son vocales natos el Comandante de Marina, Capitán de puerto, y el Ingeniero director de las obras.

Serán vocales electivos, dos Diputados provinciales, dos Concejales, un vocal de cada Sección de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, y tres individuos de la Cámara oficial de Comercio, de los que uno de ellos, á lo menos, será precisamente de la clase de armadores ó consignatarios.

En las Juntas de puertos pertenecientes á capitales de provincia en que existan asociaciones de agricultores, de industriales, de mi-

---

(1) Véase la nota anterior.

(2) El R. D. de 24 de septiembre 1903, inserto más abajo, restablece la composición de las Juntas, determinada para sus vocales electivos en los artículos 3.º, 4.º y 5.º del reglamento de 11 de enero 1901, agregando el representante de las sociedades obreras, en el caso á que se refiere el último inciso del artículo 3.º arriba inserto.

neros exportadores, de la Marina mercante, de la Liga Marítima Española ó de obreros del puerto, podrá haber un vocal que represente á cada una de estas Corporaciones. Estas representaciones, que en ningún caso excederán de cuatro, se otorgarán por el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, á petición de las referidas asociaciones interesadas, previo informe de la citada Junta de Obras, que versará acerca de la importancia mercantil de las mismas.

Art. 4.º (1) En las Juntas de puertos de localidades no capitales de provincia, serán vocales natos la autoridad local de Marina y el Ingeniero director de las obras, y serán vocales electivos dos Concejales y tres individuos de la Cámara oficial de Comercio, de los que uno, á lo menos, será precisamente armador ó consignatario, y tres individuos de las asociaciones y entidades de que trata el último párrafo del artículo 3.º.

Art. 5.º (2) En los puertos donde no haya establecida Cámara oficial de Comercio, en lugar de tres vocales que á la misma le correspondería elegir en su caso, serán vocales electivos tres contribuyentes, dos de ellos comerciantes ó industriales, y uno armador ó consignatario, debiendo reunir los tres indicados contribuyentes las condiciones exigidas para pertenecer á las Cámaras oficiales de Comercio.

Art. 6.º En las Juntas de las localidades donde tengan su domicilio oficial las Compañías ó propietarios de buques que posean un tonelaje de registro superior á 20,000 toneladas, habrá vocales por derecho propio, y podrán serlo aquellas personas que, según los estatutos sociales, ostenten la representación y lleven la firma de las mencionadas Compañías ó propietarios.

Art. 7.º Cuando las Juntas se hagan cargo de los puertos adyacentes, situados á menos de 25 kilómetros, según lo dispuesto en el artículo 12 del Real decreto de 13 de marzo de 1903, los Ayuntamientos de cada uno de estos puertos nombrarán un vocal de la Junta, que podrá no ser Concejal si tuviese su domicilio en la población donde resida la Junta.

Si hubiera más de dos puertos agregados, los representantes de los mismos turnarán en el cargo de vocales de la Junta, entendiéndose que los que se hallen en funciones representan á todos los demás.

Art. 8.º Cuando las Juntas de puertos se ocupen en los asuntos de higiene y sanidad de los mismos, á que se refiere la Real orden del Ministerio de la Gobernación de 1.º de junio de 1900, los médicos directores de Sanidad marítima asistirán á las sesiones, como si fueran vocales, teniendo voz y voto solamente en aquellos asuntos

(1)—(2) Véase la nota anterior.

de su especialidad, según lo dispuesto expresamente en la citada Real orden (1).

Art. 9.º En cada Junta habrá un presidente, un vicepresidente y un vocal interventor, elegidos en votación secreta entre los vocales de origen electivo. Ejercerán estos cargos durante dos años; al terminar este plazo, se hará nueva elección, pudiendo ser reelegidos los vocales que venían desempeñándolos.

Si dejaren de pertenecer á la Junta los vocales, presidente, vicepresidente é interventor, se procederá á nueva elección para el cargo que quedare vacante. El que resultare elegido, lo ejercerá hasta que expire el plazo en que el primero debió desempeñarlo.

Art. 10. El cargo de vocal electivo es voluntario, honorífico, gratuito é incompatible con toda participación directa ó indirecta, manifiesta ó encubierta, en las obras, servicios y contratos que se realicen con los fondos que administren las Juntas.

Los vocales nombrados por las Diputaciones, Ayuntamientos y Juntas de Agricultura, Industria y Comercio, ejercerán sus funciones en las Juntas durante el tiempo que pertenezcan á sus respectivas Corporaciones, siendo inamovibles por parte de las mismas en el referido período.

Los procedentes de las Cámaras oficiales de Comercio y los pertenecientes á las entidades mencionadas en el párrafo cuarto del artículo 3.º, desempeñarán el cargo durante cuatro años, pudiendo ser reelegidos.

Los vocales á que se refiere el párrafo anterior, cesarán en la Junta cuando dejen de pertenecer á las asociaciones que representaban.

Art. 11. La designación de los vocales electivos se hará en épocas distintas, á fin de que la renovación de la Junta sólo afecte á una minoría de la misma.

Art. 12. El presidente, el vicepresidente, el interventor y los dos vocales natos que designan los artículos 3.º y 4.º, constituirán la Comisión ejecutiva para el despacho de los asuntos urgentes ó de escasa importancia, y ejercerán además las funciones que les confiere este reglamento.

---

(1) R. O. de 1.º de junio de 1900. Resolviendo consultas dirigidas al Ministerio de la Gobernación acerca de la interpretación del artículo 42, párrafo 2.º, del reglamento de Sanidad exterior de 27 de octubre de 1899, que prescribe que los médicos directores de puertos formen parte como vocales natos de las Juntas de obras de puertos, y para armonizar las atribuciones de éstas con las que corresponden por el Reglamento á los médicos, se dispone que éstos, al formar parte de aquéllas, «cumplen análogas obligaciones que las que les corresponden en las Juntas provinciales y municipales de Sanidad, que son las relativas á la higiene ó al buen cumplimiento de las disposiciones sanitarias, á tenor de lo que, como funciones técnicas, les asignan los artículos 35, 36, 37, 39 y 41, sin intervención en otros asuntos puramente administrativos, pertinentes á las Juntas de obras de puertos».

Art. 13. El gobernador civil de la provincia, como jefe superior local de los servicios dependientes del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, ejercerá la vigilancia administrativa en las Juntas de obras de los puertos, pudiendo convocar á sesiones extraordinarias y asistir á las ordinarias, presidiendo unas y otras con voz y voto, sin que esté autorizado para delegar esta facultad.

Art. 14. La inspección técnica y administrativa de los servicios encomendados á las Juntas de puertos estará á cargo de los inspectores de las zonas marítimas, con arreglo á lo dispuesto en la instrucción aprobada por Real orden de 8 de julio de 1903.

Art. 15. En cada Junta habrá un secretario-contador retribuído, jefe de la respectiva oficina, que asistirá sin voz ni voto á las sesiones, y llevará con las debidas formalidades los libros de actas y de contabilidad. Habrá, además, un depositario-pagador, también retribuído, que ejercerá las funciones propias de este cargo, á las inmediatas órdenes del secretario.

El depositario-pagador, deberá prestar una fianza para ejercer su cargo, proporcionada á la importancia del movimiento de fondos que haya de realizar. La cuantía de esta fianza se determinará en cada caso, entre los límites de 15,000 y 50,000 pesetas, por el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, previa propuesta razonada de la Junta de obras.

Art. 16. El secretario-contador se nombrará por el ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, á propuesta de la Junta y previo concurso público, que se anunciará, expresando el sueldo asignado á la plaza y las condiciones que deben reunir los candidatos, entre las cuales figurará la de que tengan el título de abogado ó perito mercantil, ó la de haber desempeñado, sin nota desfavorable, un destino de igual categoría en las Oficinas de Contabilidad del Estado, de la provincia ó del Municipio.

Art. 17. El Ingeniero director de las obras depende exclusivamente de la Dirección general de Obras Públicas, y en la parte técnica del Inspector de la zona marítima. Su nombramiento corresponde á la iniciativa del ministro, entre los inspectores ó jefes del Cuerpo de ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Será jefe inmediato de los servicios y de todo el personal cuyos gastos y haberes se justifiquen en las cuentas de la Dirección facultativa.

Art. 18. El Ingeniero jefe de la provincia respectiva ejercerá, en concepto de delegado técnico del Inspector de la zona marítima las funciones que le confiere la instrucción de 30 de noviembre de 1875, para la inspección y vigilancia de las obras de puertos que se hallan á cargo de las Juntas.

Capítulo II.—Nombramiento y elección de los vocales electivos

Artículo 19. Los vocales procedentes de las Diputaciones provinciales, Ayuntamientos, Juntas de Agricultura, Industria y Comercio y demás asociaciones y entidades que se citan en el artículo 3.º, serán nombrados ó elegidos por las Corporaciones á que pertenezcan.

Art. 20. Siempre que ocurra alguna vacante de vocal electivo, el presidente de la Junta lo comunicará á quien corresponda, á fin de que ésta se cubra sin demora en la forma dispuesta en este Reglamento.

Art. 21. Los vocales natos tomarán posesión en la primera sesión de la Junta á que asistan; el presidente la dará á los vocales electivos y á los vocales por derecho propio, previa aprobación por la Junta de los documentos que acrediten su derecho.

Capítulo III.—Atribuciones, deberes y responsabilidades de las Juntas

Artículo 22. Son atribuciones y deberes de las Juntas:

1.º Organizar el servicio económico-administrativo y proponer las plantillas y sueldos de todo el personal, oyendo previamente al Ingeniero director de las obras respecto al personal facultativo. Unas y otras plantillas, que estarán en relación con la importancia de las obras y servicios de cada puerto, se someterán á la aprobación del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, y una vez aprobadas, no podrán modificarse sino por los mismos trámites que se siguieron para su primera aprobación.

2.º Proponer el nombramiento del secretario-contador y nombrar el depositario pagador.

La separación del secretario-contador corresponde al ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, y sólo podrá acordarse por razón de economía, ó previa formación de expediente, en el que se oirá al interesado é informarán la Junta del puerto y el Inspector de la zona marítima.

3.º Formular en el mes de noviembre de cada año el plan económico de las obras de nueva construcción que deban ser ejecutadas en el año inmediato, informando el plan técnico de estas mismas obras, redactado por el Ingeniero director.

4.º Informar y elevar al Ministerio, en el mes de noviembre de cada año, los presupuestos anuales de las obras de conservación y explotación de los servicios del puerto, que redacte el Ingeniero director para el año inmediato.

5.° Remitir con su informe económico-administrativo todos los proyectos de las obras que el Ingeniero director formule, y someter á la resolución de la Superioridad los incidentes que ocurran en las obras y servicios en los que se halle ligado lo económico con lo técnico, cuando haya discrepancia entre la Junta y el director facultativo.

6.° Ejercer la vigilancia económica de las obras y servicios, denunciando á la Dirección general las que se construyan sin que sus proyectos y presupuestos estén aprobados por la Superioridad.

7.° Presenciar las recepciones de materiales, máquinas y efectos que se adquieran por subasta ó concurso, así como las recepciones provisionales y definitivas de las obras nuevas contratadas y las recepciones únicas de las obras por administración.

8.° Aprobar las certificaciones que hayan de servir de abono á los contratistas, consignando en estos documentos el acuerdo de conformidad, sin el cual no tendrán validez. Si la Junta tiene fondos disponibles, deberá proceder al pago en el plazo máximo de treinta días, desde la fecha en que el Ingeniero haya extendido cada certificado.

En el caso de que la Junta no aprobara alguna certificación, la remitirá con el pliego de reparos, en el mismo plazo de un mes, al Inspector de la zona marítima, que resolverá en el término de quince días, pudiendo recurrir la Junta en alzada ante la Direción general de Obras públicas de la providencia que dicte el Inspector.

9.° Examinar y aprobar, previa propuesta del Director facultativo, las cuentas mensuales de gastos de las obras y servicios y acordar, bajo la responsabilidad de la Junta, el pago inmediato, sin demoras injustificadas.

10. Remitir, por conducto del Ingeniero jefe de la provincia y del Inspector de la zona marítima, á la aprobación de la Superioridad las liquidaciones finales de las obras de nueva construcción, emitiendo sobre ellas su informe económico-administrativo.

11. Elevar á la aprobación de la Superioridad, por conducto del Inspector de la zona marítima, en los cuatro primeros meses del año económico, las cuentas generales de administración del anterior ejercicio, con las de gastos de todas las obras y servicios técnicos.

12. Proponer á la Superioridad cuanto juzgue conveniente á las obras, servicios é intereses de los puertos.

13. Informar en todos los asuntos en que la Superioridad reclame dictamen, debiendo ser necesariamente oídas en todos

aquellos que puedan afectar directa ó indirectamente á las obras, servicios, mejora, ensanche, tráfico y recursos del puerto, y, en general, en todo lo que afecte á los intereses que representan.

14. Comunicarse directamente con la Dirección general de Obras públicas, con el Inspector de la zona marítima, con las autoridades y corporaciones locales y provinciales y con los particulares, y por medio del gobernador civil con los demás centros y autoridades.

Art. 23. Las Juntas incurren en responsabilidad:

1.º Por no llevar sus actas en la forma prevenida en este reglamento y por infracción con sus acuerdos de las leyes y reglamentos.
2.º Por desobediencia á las órdenes de la Superioridad de que dependen.
3.º Por abandono de alguna ó de todas sus funciones.
4.º Por negligencia ú omisión en los servicios que les están confiados.

Art. 24. La responsabilidad será administrativa, civil ó penal, según la naturaleza del acto ú omisión de que se derive.

Art. 25. La responsabilidad se exigirá y alcanzará á los individuos que hubieren realizado el acto, tomado el acuerdo ó incurrido en la omisión que la motive.

Art. 26. La responsabilidad administrativa será corregida con advertencia, suspensión ó destitución, decretadas por el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, previa instrucción de expediente justificativo con audiencia de los interesados.

La suspensión de los vocales no excederá de cincuenta días; pasado este plazo sin que hubiese recaído auto de procedimiento, volverán los suspensos al ejercicio de sus funciones.

Art. 27. Las Juntas incurrirán en la responsabilidad de malversación de caudales públicos si por cualquier causa empleasen los fondos que administran en otro objeto que el especial de su creación, no pudiendo hacer de ellos una inversión distinta de los pagos necesarios para satisfacer los gastos legítimos de su Secretaría y de las obras y servicios del puerto, justificados los primeros por el secretario-contador y los segundos por el Ingeniero director.

Estos últimos con sujeción á los proyectos y presupuestos aprobados por el Gobierno.

Capítulo IV.—Facultades económicas de las Juntas

Artículo 28. Las facultades económicas de las Juntas consisten en:

1.º Celebrar, cuando fuesen autorizadas para ello, las subastas de materiales y de obras, con las formalidades prescritas para las del Estado.

2.º Adquirir por concurso, con las formalidades establecidas y previa orden de la Superioridad dictada al aprobar los proyectos y presupuestos de las obras por administración, los materiales, herramientas y máquinas auxiliares con destino á las obras.

La Junta adjudicará el concurso cuando el tipo de la proposición aprobada no exceda del importe asignado en el presupuesto correspondiente y su acuerdo se dicte de conformidad con el informe del Inspector de la zona marítima. En caso contrario, se remitirá el expediente, por conducto del Inspector de la zona marítima, á la resolución de la Superioridad.

3.º Acordar la ejecución de toda obra que tenga proyecto aprobado, si cuentan con recursos para costearla y dando cuenta á la Dirección general.

4.º Intervenir la recaudación y recaudar en su caso los arbitrios establecidos con destino á las obras del puerto, percibiendo su importe en la forma que se determina en este Reglamento.

5.º Proponer al Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas las modificaciones que juzguen oportunas en los arbitrios, siempre que quede á cubierto el cumplimiento de las obligaciones contraídas y no se lastimen intereses de los demás puertos españoles.

6.º Realizar empréstitos con destino exclusivo á la ejecución de las obras, previa la competente autorización del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas. Los títulos se emitirán mediante pública licitación, pagándose los intereses y amortización con arreglo al cuadro que se apruebe por la Superioridad.

7.º Disponer, con sujeción á los proyectos respectivos, el modo y forma de aprovechar los terrenos que se ganen al mar, procurando allegar todos los recursos posibles con destino á la ejecución de las obras proyectadas ó que se proyecten, y á la realización y mejora de los servicios del puerto.

Art. 29. Se autoriza á las Juntas para que, previo informe de las Cámaras oficiales de Comercio y mediante la aprobación del goqerna-

dor civil de la provincia, establezcan y modifiquen las tarifas vigentes de transporte por las vías del puerto, de uso de grúas, de ocupación de superficie en los muelles y tinglados, de los depósitos comerciales y, en general, de todos los servicios complementarios de uso público del puerto, redactando los reglamentos respectivos de dichos servicios, y dando cuenta al Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas.

Art. 30. Contra las resoluciones del gobernador civil de la provincia, en los casos á que se contraen los artículos precedentes, podrá recurrir en alzada ante el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, cualquiera de los vocales de la Junta de Obras del puerto, deduciendo recurso en el Departamento ministerial dentro del término de diez días, á contar desde que sea publicada la resolución en el *Boletín oficial* de la provincia. El ministro resolverá el recurso de alzada en el preciso término de treinta días, que empezará á correr desde la fecha de la solicitud en que se formule el recurso.

Tanto en el caso de no acudirse en alzada ante el Ministerio dentro del término prefijado, como en el de no dictarse resolución alguna durante el plazo á que se refiere el párrafo anterior, quedará firme lo propuesto por la Junta y aprobado por el gobernador civil de la provincia. La resolución ministerial será recurrible por la vía contenciosa con arreglo á las prescripciones de la ley.

Capitulo V.—De las sesiones

Artículo 31. Las Juntas celebrarán una sesión en cada mes, sin perjuicio de las extraordinarias que el presidente considere precisas ó que sean solicitadas por la tercera parte del número total de vocales de que se halle compuesta la Junta.

Art. 32. Las sesiones serán secretas, y se verificarán previa convocatoria por medio de citación rubricada por el secretario, dirigida á cada uno de los vocales.

Art. 33. Para celebrar sesión es necesaria la presencia de la mitad más uno de los individuos de que se compone la Junta.

Para que resulte acuerdo será preciso el voto de la mayoría de los presentes, conforme al párrafo anterior.

Cuando no se reunan suficiente número de vocales, se convocará á sesión para dos días después, y serán válidos los acuerdos que se tomen por los vocales concurrentes.

Las votaciones serán nominales, sin que se permitan las abstenciones.

Art. 34. El que presida la sesión decidirá los empates con su voto de calidad.

Art. 35. El orden de las sesiones será siempre:

1.º Lectura y aprobación del acta de la sesión anterior y discusión á que el acta diere lugar.
2.º Lectura de las comunicaciones y discusión á que dieren lugar.
3.º Lectura, discusión y votación de los dictámenes de las Comisiones especiales que las Juntas nombren de entre sus vocales para la distribución del trabajo y facilidad en el despacho de los asuntos.
4.º Examen, aprobación ó reparo de las cuentas y certificaciones que se presenten.
5.º Discusión y votación sobre las proposiciones que los vocales formulen sobre asuntos de la competencia de las Juntas.

Art. 36. En las actas se consignarán la fecha y localidad en que las sesiones se celebren; los nombres y calidades del presidente y los demás vocales concurrentes, con indicación de la procedencia ó representación que cada cual ostente; aprobación ó rectificaciones del acta de la anterior; un extracto suficiente del asunto ó asuntos de que se trate, con expresión de los fundamentos alegados en la discusión; voto que cada uno emita y cuenta de votos. Se consignarán también los acuerdos que se tomen y las protestas que se formulen; las excusas y justificaciones que se presenten por los vocales que no asistan, y, en suma, todo cuanto ocurra que sea digno de mencionarse, por estar relacionado con la gestión encomendada á la Junta.

Art. 37. Las actas se extenderán sobre un libro foliado, sellado y rubricado por el gobernador civil de la provincia, y serán autorizadas por el presidente y el secretario.

Art. 38. La falta de asistencia de los vocales electivos á tres sesiones ordinarias consecutivas, ó á seis dentro de un año, sin causa justificada, se considerará como renuncia del cargo, que se hará constar por la Junta para cubrir la vacante en la forma que corresponda.

Capítulo VI.—Atribuciones y deberes de la Comisión ejecutiva

Artículo 39. Son atribuciones y deberes de la Comisión ejecutiva:

1.º Preparar el despacho de los asuntos que hayan de someterse á la Junta, acompañando los antecedentes é informes que juzgue necesarios y proponiendo el acuerdo que estime procedente,
2.º Nombrar el personal administrativo, exceptuando el secretario-contador y el depositario-pagador, y el personal facultativo de plantilla á propuesta del Ingeniero director.
3.º Separar el personal cuyo nombramiento le corresponde, previo informe del Ingeniero director, respecto al personal facultativo. (1).

---

(1) Modificado por el R. D. de 24 de septiembre de 1903, art. 3.º, véase página 932.

4.º Resolver los asuntos urgentes ó de escasa importancia á reserva de la aprobación definitiva de la Junta, á la que dará cuenta en la primera sesión de los acuerdos que haya tomado.
5.º Velar por el exacto y rápido cumplimiento de los acuerdos de la Junta.

Art. 40. La Comisión ejecutiva celebrará una sesión cada semana, sin perjuicio de las extraordinarias que el presidente considere precisas.

Art. 41. El secretario de la Junta lo será de la Comisión ejecutiva, á cuyas sesiones asistirá sin voz ni voto.

Art. 42. Las sesiones de la Comisión ejecutiva se ajustarán á lo dispuesto en los artículos 31 al 37 de este Reglamento para las sesiones de la Junta en pleno.

Capítulo VII.—Atribuciones y deberes del presidente, vicepresidente y vocal interventor

Artículo 43. Corresponde al presidente:

1.º Llevar la representación de la Junta en todos los órdenes y la correspondencia oficial.
2.º Presidir las sesiones de la Junta y de la Comisión ejecutiva, dirigir la discusión y resolver con su voto los empates.

Art. 44. Los vicepresidentes tendrán los deberes y atribuciones de los presidentes, cuando por cualquier motivo sustituyan á éstos, y cuando por vacante del presidente ejercieren su cargo interinamente.

Art. 45. El vocal interventor llevará por sí mismo el libro de la Intervención, cumpliendo las obligaciones y firmando los documentos de contabilidad que se indican en el capítulo VIII de este Reglamento.

Capítulo VIII.—Atribuciones y deberes del secretario-contador de Juntas

Artículo 46. Son atribuciones y deberes del secretario-contador como jefe inmediato de las oficinas administrativas de las Juntas:

1.º Cuidar del orden y distribuir los trabajos ateniéndose á las instrucciones que reciba del presidente.
2.º Exigir á todos los empleados el estricto cumplimiento de sus deberes, dando cuenta inmediatamente al presidente de las faltas que cometieren, suspendiéndolos de empleo y sueldo hasta tanto la Comisión ejecutiva acuerde la decisión definitiva que se haya de adoptar.
3.º Asistir á las sesiones de la Junta, dando cuenta del despacho y de las comunicaciones que se hayan recibido.

4.º Redactar, durante la sesión, la minuta del acta, que deberán firmar los vocales concurrentes.
5.º Redactar las actas, extendiéndolas en el libro correspondiente, que se llevará en la forma que previenen las leyes. Estos documentos irán autorizados con las firmas del presidente y del secretario.
6.º Redactar las comunicaciones que acuerde la Junta y las que le ordene el presidente. Las primeras, deberán llevar ambas firmas, y las segundas, sólo la del presidente.
7.º Expedir, con el vistobueno del presidente, las certificaciones que se libren por acuerdo de la Junta.
8.º Firmar con el presidente los libramientos de pago y los cargaremes de ingreso acordados por la Junta, cumpliendo además con lo prevenido en el capítulo IX de este Reglamento.
9.º Llevar los libros de contabilidad general y los auxiliares que á su propuesta acuerde la Junta.
10. Asistir á los arqueos y al examen y comprobación de libros siempre que tengan lugar, redactando el acta de su resultado en el libro correspondiente.
11. Custodiar los libros y conservar en buen orden el archivo de la Junta y los documentos en tramitación, uniéndolos á sus respectivos expedientes.
12. Custodiar el sello de la Junta.
13. Formar y presentar mensualmente la cuenta de gastos de personal y material de las oficinas administrativas á su cargo.
14. Formar y presentar las cuentas generales de gastos é ingresos realizados durante cada año económico, ordenándolas con sus justificantes en la forma prevenida, para remitirlas á la aprobación de la Superioridad.

Capítulo IX.—Custodia y movimiento de los fondos que administren las Juntas

Artículo 47. Los fondos que administren las Juntas de obras de puertos se custodiarán en las respectivas sucursales de provincia de la Caja general de Depósitos, en donde existirán en cuenta corriente, sin interés, á tenor de lo prevenido en la ley de 2 de agosto de 1886.

Art. 48. Para realizar el movimiento de fondos producidos por ingresos y pagos de carácter ordinario que la diaria recaudación y las necesidades de las obras y servicios requieren, las Juntas abrirán en las sucursales del Banco de España cuentas corrientes sin interés, en las que deberán existir solamente los fondos que se conceptúen necesarios para el pago de las atenciones mensuales.

Estas cuentas se abrirán á nombre de las Juntas de obras, tomándose nota en las sucursales del Banco de las firmas del presidente,

vocal interventor y secretario-contador, que, precedidas de las respectivas antefirmas, autorizarán las órdenes y cheques de entrada y salida de caudales.

Art. 49. En las sesiones que celebren las Juntas para acordar pagos, el vocal interventor y el secretario-contador manifestarán el saldo de la cuenta corriente con la sucursal del Banco de España en el día anterior á aquel en que se celebre la sesión.

Si la cantidad disponible en esta cuenta fuera sensiblemente mayor que el importe de los pagos que proceda autorizar, la Junta acordará llevar á la reserva de la Caja de Depósitos la suma que prudencialmente juzgue conveniente, en vista de las probabilidades de ingresos inmediatos en la cuenta y de las atenciones de abono urgente y de probable presentación que se hayan de satisfacer en suspenso y con libramientos á justificar.

Si el saldo disponible en la cuenta del Banco fuera menor que el importe de los pagos que se hayan de acordar, la Junta dispondrá el ingreso de la cantidad necesaria de los fondos existentes en la reserva de la Caja de Depósitos, para atender á aquellos pagos y á las necesidades de carácter eventual ó urgente mencionadas en el párrafo anterior.

Art. 50. Los ingresos de fondos en las cuentas corrientes en las sucursales del Banco de España, se harán generalmente por el depositario pagador, cuando lo ordene el presidente de la Junta en oficio talonario autorizado por él y por el secretario-contador. Cumplimentada esta orden con la realización material del ingreso, el depositario pagador presentará sucesivamente el correspondiente talón resguardo, expedido por el Banco al vocal interventor, al secretario-contador y al presidente, los que respectivamente firmarán, con la fecha, las notas de «intervine», «tomé razón» y «enterado».

El talón resguardo quedará en poder del depositario pagador, y producirá efectos de documento de descargo sólo en el caso de que contenga las tres notas anteriormente relacionadas.

Los ingresos procedentes de la recaudación en cada día de los arbitrios de las Juntas de puertos, se harán diariamente por los recaudadores en la cuenta corriente de las sucursales del Banco de España en la forma prevenida en este Reglamento.

Art. 51. Los pagos por atenciones de las obras y servicios á cargo de las Juntas de los puertos se efectuarán en la Junta por el depositario pagador y se realizarán, ó con numerario, ó con cheques, á cargo de la cuenta corriente con la sucursal del Banco de España.

Se harán en efectivo los pagos de personal por nóminas y relaciones de jornales y los pagos de material cuyo importe sea menor de 2,500 pesetas, y por cheques, á cargo de la cuenta corriente del Banco de España, se abonarán los pagos de material que excedan de es-

ta última suma y las certificaciones por obras nuevas contratadas ó por suministro de material concursado.

Art. 52. Para retirar fondos de las cuentas corrientes de las sucursales del Banco de España, con objeto de realizar aquellos pagos que deban hacerse en numerario en la caja del depositario pagador, el presidente y el secretario contador extenderán, con el «intervine» del vocal interventor, el correspondiente cargareme á nombre del depositario pagador, el cual firmará en este documento el recibí contra la entrega de un cheque de igual importe, debidamente autorizado.

Art. 53. Cuando los fondos que se han de retirar de las cuentas corrientes del Banco de España se destinen á los pagos que deban realizarse, según el artículo 51, por medio de cheques, se extenderá el correspondiente libramiento á cargo del depositario pagador, firmado por el presidente y el secretario-contador, con el intervine del vocal interventor. El proveedor ó contratista que haya de cobrar firmará el recibí en el libramiento contra la entrega de un cheque, cargo del Banco, de igual importe, autorizado también por el presidente, vocal interventor y secretario-contador.

El depositario pagador tendrá en su poder, con la antelación suficiente, los cheques contra la cuenta corriente de la sucursal del Banco de España que hayan de ser entregados á los acreedores ó proveedores de las Juntas, firmados solamente por el presidente y el vocal interventor. Llegado el momento de realizar cada uno de los pagos á que se refieren los cheques, el proveedor firmará, delante del secretario y del depositario pagador, el recibí del libramiento contra la entrega del cheque correspondiente, que en aquel acto le hará el depositario pagador, después de firmado el cheque por el secretario; quedando, de esta suerte, el referido documento con todas las formalidades necesarias para hacerlo efectivo.

Se empleará el procedimiento que se acaba de indicar en los pagos que deban realizarse por cheques que importen una suma menor de 30,000 pesetas; si el pago excediese de esta cantidad, el cheque que se ha de realizar se preparará, para su entrega al proveedor, con una sola firma (la del presidente ó la del vocal interventor), firmando el proveedor el recibí del libramiento, en presencia del secretario y del vocal que no hubiese autorizado el cheque, contra la entrega de éste, después de haberlo firmado el vocal concurrente al acto y el secretario.

En todos los casos en que se hagan pagos por medio de cheques entregados á los acreedores ó proveedores, se extenderá como documento de formalización el cargareme correspondiente á favor del depositario pagador, que producirá el asiento de cargo al de data de libramiento.

Art. 54. Las operaciones de entrada y salida de fondos que se rea-

licen en las sucursales de las Cajas de Depósitos se harán siguiendo las reglas establecidas en dichas Cajas.

En el caso de que el importe de cada una de estas operaciones sea igual ó menor que el valor estimado á metálico de la fianza que tenga prestada el depositario pagador, éste por sí solo será el encargado de practicarla; pero si la cantidad por que se ha de realizar fuera de un importe mayor que el de la fianza, se efectuará por el depositario pagador á presencia del secretario-contador y del presidente ó del vocal interventor.

Las operaciones de salida de la Caja de Depósitos que en todos los casos han de producir entradas en la cuenta corriente del Banco, á tenor de lo dispuesto en los artículos 49 y 51, y las de ingreso en la misma Caja, quedarán comprobadas: las primeras, por el talón resguardo de entrada en la cuenta del Banco de España, y las segundas, por las correspondientes cartas de pago. Sobre estos documentos se harán por el presidente, vocal interventor y secretario-contador las anotaciones dichas en el artículo 50, á los efectos procedentes en la contabilidad.

Art. 55. La recaudación de los arbitrios especiales que administran las Juntas de Obras de puertos, en los casos en que el fundamento del arbitrio esté de algún modo relacionado con las exacciones que efectúan las Aduanas, se hará por los empleados de las mismas cuando así lo acuerden los Ministerios de Hacienda y de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas; determinándose para cada puerto la forma y modo de realizar la operación, así como el personal de Intervención y auxiliar que deba facilitar la Junta, y las gratificaciones que hayan de asignarse á los empleados de Aduanas por este servicio extraordinario.

Art. 56. En el caso de que la exacción se haga directamente á los contribuyentes por la oficina especial recaudadora dependiente de la Junta, el jefe encargado de ella pasará nota diaria detallada, formulada en una hoja talonaria, de la recaudación efectuada, y el empleado-cobrador dependiente de esta oficina hará diariamente el ingreso en la cuenta corriente de la Junta en la sucursal del Banco de España, presentando al secretario-contador el talón resguardo de ingreso en el Banco, en el cual pondrá el secretario con la fecha, la nota de «tomé razón».

Estos resguardos, así anotados, quedarán en poder del cobrador hasta que se practique la liquidación mensual, que se hará por el vocal interventor y el secretario-contador, teniendo á la vista los datos necesarios.

Practicada la liquidación, se entregará al cobrador un documento de descargo y conformidad, á cambio de los talones resguardos correspondientes á los ingresos que hayan efectuado en la cuenta corriente del Banco.

Estas liquidaciones producirán asientos definitivos en la contabilidad y en la Intervención.

Art. 57. El jefe de la oficina de recaudación y el cobrador se afianzarán con las cantidades que acuerden las Juntas, según la importancia de las sumas que estos empleados hayan de manejar.

Art. 58. Las Juntas de obras de puertos llevarán, en la forma prevenida por las leyes, los libros de contabilidad necesarios para el registro y anotación de las operaciones que efectúen con los fondos que administren. Estos libros serán los siguientes: Diario, Mayor y Caja de la Contabilidad general; de Intervención general; de Caja especial de la Depositaría Pagaduría, y los de Recaudación, en que deberán constar todos los detalles de cada exacción.

El secretario contador llevará además un libro auxiliar en que se anoten los presupuestos aprobados para todas las obras y servicios y las cantidades libradas con cargo á los mismos, á fin de comprobar fácilmente que no se han excedido los créditos autorizados. Dicho funcionario será personalmente responsable de cualquier pago que autorice fuera de los presupuestos aprobados, aún cuando fuese ordenado por la Junta.

Art. 59. Siempre que el presidente ó autoridad competente lo ordene, cuando lo pidan dos vocales de la Junta, y por lo menos una vez al mes, se efectuará el balance de fondos. Al efecto se procederá al examen y comprobación de los libros y de los saldos en la Caja de Depósitos y en la cuenta corriente de la sucursal del Banco y se practicará arqueo de la Caja de la Depositaría Pagaduría.

Los saldos de la Caja de Depósitos y de la cuenta corriente del Banco de España se comprobarán respectivamente por la presentación de las cartas de pago de la primera, y por el documento de conformidad facilitado por este último.

Las comprobaciones, exámenes y arqueos á que se refiere el párrafo anterior, se harán por el presidente, por el vocal interventor y por dos vocales más, con asistencia del secretario-contador, levantándose acta del resultado, escrita en un libro destinado á este objeto, foliado y rubricado por el presidente.

Capítulo X.—Atribuciones y deberes del director facultativo de las obras

Artículo 60. Son atribuciones y deberes del director facultativo de las obras:

1.º Formular y remitir á la Junta, en el mes de septiembre de cada año, el plan de obras de nueva construcción que han de ser ejecutadas en el siguiente: los presupuestos de conservación y explotación y de gastos é ingresos de los servicios que se hallan á su cargo, para ser remitidos á la Superioridad en

el mes de noviembre; y proponer la plantilla del personal de la Dirección facultativa que igualmente será aprobada por la Superioridad, previo el informe de la Junta.

2.º Redactar los proyectos y practicar las liquidaciones de toda clase de obras, y servicio de mejora, reparación, conservación y explotación del puerto, remitiendo un ejemplar á la Junta para que, con su informe, lo eleve á la Superioridad por conducto del Ingeniero jefe de la provincia.

Una vez aprobados los proyectos y liquidaciones, el director facultativo dispondrá que se saquen dos copias de estos documentos, que se remitirán á la Superioridad para que, después de consignar en ellos la nota de aprobación, surtan sus efectos en la oficina del Ministerio y en la del Ingeniero jefe de la provincia.

3.º Asistir á las subastas y concursos que celebre la Junta.

4.º Proponer en los concursos la proposición que deba ser aceptada para servir de base á la adjudicación.

5.º Dirigir las obras y servicios que se ejecuten por contrata.

6.º Dirigir y administrar las que se realicen por administración y por gestión directa.

7.º Comprar para los servicios que se hagan por gestión directa y para las obras que se ejecuten por administración, los efectos y materiales necesarios. La forma y manera de hacer estas compras se establecerán por la Junta, de acuerdo con el director facultativo, dentro de lo prescripto por la Superioridad en la orden de aprobación de los presupuestos. Si hubiere desacuerdo, se someterá el caso á la resolución del Inspector de la zona marítima, de cuya providencia podrá alzarse la Junta ante la Dirección General de Obras Públicas.

8.º Nombrar y separar los capitanes, pilotos, patrones, contramaestres, maquinistas, maestros de taller y demás personal técnico, ya sea fijo ó ya temporero, ajustándose á las plantillas consignadas en los presupuestos de conservación, y dando cuenta á la Junta y al Inspector de la zona de las condiciones que reunan los nombrados.

Proponer al gobernador ó á los alcaldes de las poblaciones que no sean capitales de provincia, los celadores, guarda-muelles, vigilantes y demás personal que ejerza la policía de los muelles, y haya de tener el carácter de guardas jurados y derecho al uso de armas, dando cuenta á la Junta del nombramiento, castigos y separación de dicho personal.

Admitir y despedir á los operarios de todas clases afectos á los servicios y obras, determinando los jornales ordinarios y extraordinarios y las tareas.

Autorizar los contratos de trabajo, con arreglo á la legislación vigente en la materia.

Celebrar destajos ó ajustes parciales en las obras que se ejecuten por administración, á tenor de lo dispuesto en la Real orden de 10 de mayo de 1881, para los ajustes que no excedan de 5,000 pesetas, y á lo preceptuado en los artículos 11 y 12 de la instrucción de 8 de julio de 1903, para los que excedan de dicha cantidad, dando siempre cuenta á la Junta.

9.º Proponer á la Comisión ejecutiva los castigos ó separación del personal de plantilla afecto á la Dirección facultativa, suspendiéndole el empleo y sueldo, si fuera procedente, hasta la resolución de aquélla.

10. Redactar las relaciones valoradas y certificaciones de las obras contratadas, y de los suministros de material adquirido por concurso, remitiéndolas á la aprobación de la Junta.

11. Formar las cuentas de todas las obras y servicios, remitiéndolas á la Junta para su aprobación en los primeros diez días de cada mes.

12. Hacer en los proyectos, durante la ejecución de las obras, las modificaciones de detalle que aconsejen consideraciones de economía, solidez, ó, en general, de mejora para aquéllas, previa autorización del Inspector de la zona marítima y con arreglo á las prescripciones del artículo 10 de la instrucción de 8 de julio de 1903.

13. Asistir á la recepción de obras y materiales contratados, ó verificarla por sí cuando para ello esté autorizado por la Superioridad.

14. Ejecutar, en todos los casos, solamente las obras aprobadas y autorizadas por la Superioridad.

15. Estudiar los proyectos de aprovechamiento de los terrenos ganados al mar, como consecuencia de las obras construídas, y en general de todas las propiedades que se hallen á cargo de la Junta, cuidando de su conservación y entretenimiento.

16. Preparar y redactar los reglamentos y tarifas para la explotación de las obras y servicios, remitiéndolos á la aprobación de la Junta.

17. Organizar las operaciones de carga y descarga sobre los muelles, la circulación y los depósitos de mercancías en las zonas de servicio y en los tinglados y todo lo que se refiere al uso de las diversas obras que contituyen el puerto, y designar el lugar de atraque y el momento de desatraque de cada buque, todo ello con arreglo á las disposiciones vigentes.

18. Inspeccionar y vigilar, por lo que á las obras y servicios del puerto afecten, las que se construyan en él y en las playas

contiguas por los particulares y Empresas debidamente autorizadas.

19. Redactar y publicar una memoria anual sobre el estado y progresos de las obras del puerto, analizando y justificando además los gastos realizados durante el año.
20. Dar cuenta semestralmente á la Dirección General de la marcha de las obras y servicios á su cargo y de los acuerdos de la Junta que á ellos se refieran. Si considerase que alguno era lesivo para los intereses públicos ó contrario á lo prevenido en este Reglamento, lo pondrá inmediatamente en conocimiento de la Superioridad.
21. Estar en correspondencia particular con el Inspector respectivo para tenerle al corriente de la marcha de los servicios.
22. Proponer cuanto crea conveniente para la navegación y el comercio del puerto, y adoptar por sí, con el mismo fin, todas las disposiciones que quepan dentro de su esfera de acción.

Art. 61. Para todo lo no consignado determinadamente en este Reglamento ó en las disposiciones especiales que la Superioridad dicte, se atendrá el Ingeniero-Director á las que rijan para el servicio ordinario de Obras Públicas del Estado. Sus facultades, con respecto á los servicios que se hallan á su cargo, serán las mismas que tengan los Ingenieros jefes de las provincias con relación á los suyos, salvo lo expresamente prevenido en este Reglamento.

Art. 62. El director facultativo se podrá entender directamente, tratándose de asuntos técnicos, con la Dirección General de Obras Públicas, con el Inspector encargado del puerto y con las autoridades y corporaciones locales, y por medio del gobernador de la provincia con los demás centros y autoridades.

Disposiciones generales y transitorias

Artículo 63. Los Inspectores generales de Caminos, Canales y Puertos encargados del servicio de puertos y faros, ejercerán, con carácter permanente, en sus demarcaciones respectivas, la inspección técnica y administrativa de las Juntas, ateniéndose á lo preceptuado en este Reglamento, á lo dispuesto para las obras públicas de aquella naturaleza que costee directamente el Estado y á lo prevenido en los artículos 20, 21 y 22 de la instrucción de 8 de julio de 1903.

Art. 64. Cuando las necesidades del servicio lo exijan, el Gobierno nombrará, á propuesta de los Inspectores de las zonas marítimas, los funcionarios administrativos, ya sean fijos, ya temporeros, que hayan de auxiliarles. Los sueldos y gratificaciones de este personal se expresarán en las credenciales y serán satisfechos con cargo á los fondos de las mismas.

Art. 65. Cada Junta redactará, de conformidad con este Reglamento de carácter general, otro particular para su gobierno interior y para sus servicios administrativos, remitiéndolo, en el plazo de un mes, al Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, al efecto de su aprobación y de que resulte la mayor uniformidad posible en el régimen interior de todas las Juntas.

Art. 66 Las Juntas actuales continuarán como se hallan constituídas; pero introducirán en su organización, en el término de dos meses y dando cuenta al ministro, las variaciones que se necesiten para el cumplimiento estricto de lo prevenido en este Reglamento.

Los vocales electivos seguirán en el ejercicio de sus funciones hasta que expire el plazo por que respectivamente fueron nombrados.

Los vocales electivos mencionados en los artículos 3.º, 4.º, 5.º y 7.º ingresarán en las Juntas cuando, ejerciendo su derecho las asociaciones á que pertenezcan, sean nombrados por el ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas.

Art. 67. Las vacantes que por cualquier causa ocurran en los empleados administrativos y técnicos de las Juntas de puertos, serán provistas, en lo sucesivo, con arreglo á lo ordenado en los artículos 16, 22 y 39 de este Reglamento.

Art. 68. Los actuales secretarios contadores podrán continuar desempeñando el cargo, aún cuando no reunan las condiciones expresadas en el artículo 16 de este Reglamento, si así lo acuerda la Junta y propone su nombramiento al ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas; pero estos funcionarios sólo serán inamovibles en el caso de haber obtenido su plaza por concurso y de tener las condiciones expresadas en el citado artículo.

Igualmente continuarán en sus cargos los actuales empleados afectos á la inspección administrativa de las Juntas, hasta tanto que se fije la plantilla de este personal, y servirán á las órdenes de los Inspectores de las zonas marítimas con el carácter de auxiliares de los mismos.

Art. 69. En los puertos donde la recaudación de los arbitrios se halla actualmente encomendada á las Aduanas, continuará en la forma establecida, hasta que los Ministerios de Hacienda y de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, determinen, de común acuerdo, la organización definitiva de este servicio en cada puerto.

Art. 70. Quedan anuladas todas las disposiciones relativas á la organización y régimen de las Juntas de obras de puertos que se hallan contenidas en el reglamento general aprobado por Real decreto de 11 de enero de 1901, y que se opongan á lo preceptuado en éste.

Madrid, 17 de julio de 1903.

REAL DECRETO DE 24 DE SEPTIEMBRE DE 1908

Artículo 1.º Se restablece la composición de las Juntas de Obras de puertos, determinada para el número y clase de sus vocales electivos en los artículos 3.º, 4.º y 5.º del reglamento aprobado por Real decreto de 11 de enero de 1901, agregando el representante de las sociedades obreras, en el caso á que se refiere el último inciso del artículo 3.º del reglamento de 17 de julio de este año.

Art. 2.º La adjudicación de las obras y servicios que se realicen en público concurso por las Juntas de puertos, se ajustará á lo dispuesto para estos casos en el Real decreto de 5 de octubre de 1883, sustituyéndose por esta prescripción la del párrafo tercero del artículo 28 del reglamento últimamente aprobado.

Art. 3.º La separación del personal que nombre la Comisión ejecutiva de las Juntas de Obras de puertos, no siendo por supresión de plaza se hará mediante formación de expediente, modificándose en este sentido lo prescrito en el caso 3.º del artículo 39 del citado reglamento.

Art. 4.º Continuará vigente la organización y facultades de la Junta de Obras del puerto de Barcelona, con sujeción al reglamento aprobado para dicha Corporación por Real decreto de 23 de mayo de 1899 y á lo dispuesto en el de 8 de junio de 1900; representando á la Cámara de Comercio, en la misma, tres vocales de las clases respectivas de la industria, del comercio y de la navegación pertenecientes á dicho centro, y aumentándose otro vocal delegado de la Liga Marítima Española. Se aplicará para todos los demás preceptos que no figuran en dicho reglamento los que se hallan aprobados en el general, á todas las Juntas de puertos, y que puedan serles aplicables.

Art. 5.º Con las antedichas modificaciones continuará vigente lo mandado en las demás prescripciones del reglamento para el régimen de las Juntas de Obras de puertos, aprobado por Real decreto de 17 de julio del corriente año.

Art. 6.º El ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas dictará las disposiciones de detalle que conceptúe procedentes para la aplicación del presente decreto.

SECCIÓN III.—Principales disposiciones reglamentarias referentes al puerto de Barcelona

A.—REGLAMENTO PARA EL SERVICIO, POLICÍA, ADMINISTRACIÓN, CONSERVACIÓN Y VIGILANCIA DE LOS MUELLES, ALMACENES, TINGLADOS Y DEMÁS CONSTRUCCIONES PERTENECIENTES Á LA ZONA MARÍTIMA DEL PUERTO DE BARCELONA.

CAPÍTULO I

De las autoridades, funcionarios y sus atribuciones

Artículo 1.º A la Junta de Obras del Puerto de Barcelona, en representación del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, corresponde todo lo referente á los servicios de construcción, conservación, administración, policía, vigilancia y demás que se presten en dicho puerto.

Art. 2.º El Gobernador de la Provincia, como jefe superior en todos los ramos de Administración civil y delegado del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, lo es de todos los servicios establecidos y que se establezcan en este puerto, correspondiendo á su Autoridad hacer cumplir el presente Reglamento.

Art. 3.º Los expresados servicios correrán á cargo de la Junta de Obras del Puerto y en su representación á la del Ingeniero Director en cuanto se refiere á la ejecución y conservación de las obras y al movimiento de las mercancías en los muelles, según se detallará en el Reglamento para la aplicación de la Ley de Puertos relacionado en esto con la segunda parte del artículo 22 de la Ley.

Para los servicios meramente administrativos de dichas obras, la Junta del Puerto designará á los delegados que al efecto estime convenientes.

A la propia Junta corresponde la percepción y administración de los fondos que por todos conceptos deban recaudarse.

Art. 4.º A la Junta de Obras del Puerto, en representación del Estado y dentro de lo que preceptúa el Reglamento Directivo de 23 de mayo de 1899, corresponde el estudio, construcción y conservación de todas las obras dentro de la zona marítima especial del puerto, exceptuando las vías del lado de la ciudad que aunque enclavadas en las zonas de servicio de los muelles, tiene un objeto especial urbano.

Art. 5.º Todas las obras que dentro la zona marítima se ejecuten con carácter permanente por la Junta de Obras del Puerto, habrán

de sujetarse á los proyectos, condiciones y reglas que apruebe el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas del que depende.

Art. 6.º Al Ayuntamiento de Barcelona corresponde construir y conservar con sujeción á los proyectos aprobados por el Gobierno, la vía de la zona marítima más inmediata á la ciudad, ejecutándose los trabajos que en ella se realicen bajo la inspección de la Junta de Obras del Puerto.

Art. 7.º También corresponde al Ayuntamiento de Barcelona suministrar el agua potable para los servicios de riego é incendios en toda la zona marítima, cuyas cañerías serán establecidas, costeadas y conservadas por la Junta de Obras del Puerto.

Art. 8.º Al Administrador de la Aduana corresponde, con arreglo á las ordenanzas del ramo y dentro de la zona fiscal, intervenir en todas las operaciones de su incumbencia y facilitar en lo posible, de acuerdo con la Junta ó sus delegados, el pronto despacho y levante de las mercancías para no interrumpir los servicios.

Los empleados de Aduanas, carabineros y cabos de mar de la Capitanía del Puerto serán secundados por los empleados de la Junta para el cumplimiento de los servicios que por las Aduanas les están encomendados dentro de la zona marítima.

Art. 9.º A la Comandancia de Marina del Puerto corresponde lo que se refiere al movimiento general de embarcaciones, entradas, salidas, fondeo, amarraje, atraque y desatraque de los muelles, remolque y auxilios marítimos.

Art. 10. Habrá un personal especialmente dedicado á la policía de los muelles, tanto de día como de noche, formado por un número apropiado de agentes que se denominarán guardamuelles, los cuales tendrán la cualidad de guardas jurados, y estarán á las inmediatas órdenes del Ingeniero Director de las Obras.

El antedicho personal será nombrado por la Junta de Obras del Puerto, á propuesta del Ingeniero Director, la cual fijará sus haberes que serán satisfechos con cargo al presupuesto de conservación.

Los nombramientos de dichos guardamuelles hechos por la Junta á propuesta del Ingeniero Director se someterán á la aprobación definitiva del Gobernador civil de la provincia.

Art. 11. Corresponde á los guardamuelles la vigilancia inmediata de toda la zona del Puerto, y prevenir y denunciar en su caso, las infracciones que se cometan acerca del régimen de policía y demás servicios en el mismo establecidos, las que podrán también ser denunciadas por cualquier otra persona, estando especialmente obligados á hacerlo los cabos de mar, los carabineros y los agentes de las autoridades, los cuales tienen, además, la obligación de prestar á los guardamuelles el auxilio que les reclamen para el buen desempeño de su

cometido, y éstos á su vez prestarán el auxilio que les pidiesen los carabineros y agentes antes citados.

Art. 12. El cuerpo de guardamuelles estará también encargado de llevar la cuenta de espacios concedidos en los muelles para el atraque de buques y depósitos de mercancías, la de los locales que queden desocupados y el movimiento de dichas mercancías en los tinglados.

Art. 13. Los guardamuelles pondrán inmediatamente en conocimiento del Ingeniero los hechos denunciables que ocurran, y éste formalizará la denuncia.

El Ingeniero llevará un registro destinado á consignar diariamente las denuncias con expresión de todas las circunstancias, y dicho Ingeniero dará cuenta de la denuncia á la Junta, para que ésta resuelva y lo comunique al Gobernador civil en los casos en que proceda.

Cuando las denuncias se hagan, se comunicarán al mismo tiempo al interesado para que pueda alegar lo que le convenga ante el Delegado de que habla el artículo 15; quien resolverá consultando los casos dudosos con el Gobernador.

Art. 14. Compete también á los Mozos de la Escuadra previo convenio con la Diputación provincial y bajo la autoridad del Capitán General, la vigilancia inmediata de la zona litoral del servicio del Puerto, para evitar sustracciones, robos y desórdenes y velar por el cumplimiento de este Reglamento, denunciando las infracciones que se cometan, estando obligados también á hacerlo los carabineros y agentes de las autoridades prestando el auxilio que les reclamen dichos Mozos de Escuadra, y cuando dichos auxilios sean para prestarlos á flote, deberán reclamarlos al Capitán del Puerto.

Art. 15. Un Delegado especial del señor Gobernador, en vista de las denuncias que se le hagan, previa audiencia de los interesados y haciéndolo constar en un libro de actas, definirá las faltas cometidas, aplicando las penalidades correspondiente con arreglo al presente Reglamento.

CAPÍTULO II

Del uso de los muelles y sus accesorios y en general de la zona marítima de servicio

Artículo 16. Los muelles, andenes y tinglados están destinados exclusivamente á la carga y descarga de las mercancías, equipajes y pasajeros y no se permitirá hacer uso de ellos ni ocuparlos para ningún otro objeto sin autorización expresa del Ingeniero Director, como Delegado de la Junta de Obras del Puerto.

Las faenas de descarga serán siempre preferidas á las de carga para el atraque de buques á los muelles, mientras no haya espacios suficientes para prestar á la vez ambos servicios.

Art. 17. No se permitirá el tránsito público dentro de los almacenes, tinglados y espacios cerrados de la zona marítima especial del puerto sin permiso de la Junta y del Ingeniero Director del mismo, el cual concederá autorización en la forma más apropiada para que los operarios, vehículos y cuantas personas intervengan en las operaciones comerciales del puerto puedan circular libremente y acreditar sus respectivas ocupaciones en el mismo.

Art. 18. Las embarcaciones no podrán amarrarse más que á las argollas, norays y bolardos establecidos en los muellos y los sitios que al efecto se designe por el Capitán del Puerto.

Art. 19. El sitio de atraque en los muelles para el embarque y desembarque de mercancías se designará por el Ingeniero Director al Capitán del Puerto para que éste pueda ordenar los atraques y desatraques de los buques y su amarre ó desamarre debidamente; y puedan entregarse las papeletas á que se refieren los artículos 20 y 21, entendiéndose que las operaciones de incumbencia del Ingeniero á que éste se refiere son en los muelles.

Art. 20. Por riguroso orden anotará el Capitán del Puerto en un libro registro, las peticiones que se le dirijan para el atraque de los buques, el cual se concederá asimismo por el orden estricto de entrada después de haber cumplido las prescripciones de Sanidad.

Este libro se hallará á disposición de todos los interesados para su examen y comprobación.

Los capitanes, consignatarios ó agentes autorizados de los buques, solicitarán del Capitán del Puerto, por medio de papeleta impresa, el permiso de atraque á los muelles, consignando en ella el nombre y eslora del buque, toneladas de registro, clase del cargamento y nombre del consignatario.

Art. 21. Al conceder el Capitán del Puerto los permisos de atraque, entregará á cada capitán ó á sus representantes, una papeleta, en la que conste, conforme al artículo 19, el sitio que se le destine, el número de días que podrá utilizar para la descarga, y el espacio que podrá ocupar en los muelles con las mercancías descargadas.

La indicada papeleta se presentará al Ingeniero Director para las operaciones que son de su incumbencia, el cual no autorizará ninguna operación sin la presentación y de acuerdo con dicha papeleta.

Art. 22. Cuando se creyese conveniente á juicio del Capitán del Puerto, correr á uno ó más buques de los atracados en los muelles para hacer sitio á otro, dicha autoridad lo ordenará á los respectivos capitanes ó patrones de los buques, dando de ello conocimiento al Ingeniero Director para los efectos que proceda en el muelle.

Los gastos de remoción por este concepto irán de cargo del capitán ó patrón de los buques ó consignatario de los mismos que hubiese solicitado el atraque que la motive.

El capitán ó patrón de un buque que contraviniese estas disposiciones deberá pagar una multa de 25 á 100 pesetas, según las circunstancias, además del castigo á que se hubiese hecho acreedor con arreglo á las ordenanzas del Puerto.

Art. 23. El tiempo que cada buque podrá permanecer atracado, será variable según el número de toneladas de registro, la clase de cargamento y forma del atraque con arreglo al cuadro establecido por el Gobernador civil de la provincia á propuesta de la Junta y de acuerdo con el Ingeniero Director.

El Capitán del Puerto podrá conceder prórroga en los atraques, dando cuenta al Ingeniero Director de las Obras.

Los buques no podrán permanecer atracados á dichos muelles si de un modo continuo no están practicando operaciones normales de carga y descarga. Unicamente podrán éstas suspenderse en los días festivos y en los que por causa del tiempo y otras cualesquierá de fuerza mayor se suspendan las operaciones del tráfico en el puerto cuando así se ordene por el Capitán del mismo.

En estos casos no se computarán los días perdidos para la expiración del plazo señalado.

Art. 24. A pesar de lo dipuesto por el artículo anterior, podrá el Capitán del Puerto ordenar el desatraque de todos aquellos buques que á su juicio y con indebida permanencia, causen perjuicio notorio á un tercero.

Art. 25. Mientras no haya espacio suficiente en los muelles para permanecer atracados á los mismos todos los buques, será obligatorio para los capitanes verificar su desatraque en cuanto termine la faena de carga ó descarga, aún cuando no haya terminado el plazo que al efecto haya sido señalado, en el concepto de que no haciéndose así, habrá de pagarse un impuesto de ocupación de 10 céntimos de peseta diarios por tonelada de registro no existiendo barcos en espera de hacer operación, en cuyo caso, bajo ningún concepto se consentirá la permanencia de buques que hayan terminado las suyas.

Del indicado impuesto ingresará en la Caja de la Junta de Obras del Puerto, mediante el oportuno recibo, la parte correspondiente de conformidad con el artículo 55 de este Reglamento.

Art. 26. Los capitanes están obligados, si así se les ordena por el Capitán del Puerto antes de atracar su buque al muelle para cargar ó descargar, á entrar el botalón de foques, botavaras y botes de los pescantes, á bracear sus vergas y á poner las defensas necesarias por la parte de tierra para evitar averías en los muelles y á los buques, á cuyo costado deban atracar.

Art. 27. Los buques se atracarán á los muelles de modo que no puedan causar daño ni avería alguna á las obras. Si á pesar de esto pudieran causarle, el Ingeniero Director lo advertirá al Capitán del

Puerto para que adopte las medidas que procedan á fin de evitarlo, ó se aplique en caso que proceda, lo prescripto en el artículo 34 de la vigente Ley de Puertos y en el correspondiente de su Reglamento.

Art. 28. Cuando los buques causaren desperfectos á las obras del Puerto se formará por la jurisdicción de Marina el oportuno expediente para resolver lo que en cada caso hubiese lugar.

Para ello dará el Ingeniero Director inmediato conocimiento del daño causado á la Capitanía del Puerto.

Dicha Capitanía no despachará buque alguno que no haya satisfecho los derechos que debe abonar por arbitrios, servicios prestados, impuesto de ocupación ó cualquier otro que proceda, ínterin no acredite haberlos satisfecho según la nota correspondiente del Ingeniero Director ó delegado de éste de acuerdo con la Junta.

Art. 29. Los capitanes, consignatarios ó comerciantes que deseen un sitio especial en los muelles para depositar mercancías que deban embarcarse, harán la petición al Ingeniero Director, quien les designará el sitio donde deban efectuar las operaciones, si lo hubiera disponible. Los que depositen mercancías en los muelles ó tinglados sin permiso del Ingeniero Director, de acuerdo con la Junta, á más de satisfacer el impuesto de 10 céntimos de peseta por metro cuadrado de ocupación y por día, incurrirán en la multa de 10 á 25 pesetas, de cuyo impuesto ingresará en la Caja de la Junta de Obras del Puerto la parte correspondiente, de conformidad con el artículo 55 de este Reglamento.

Art. 30. Las mercancías de todas clases que se descarguen y depositen en los muelles ó tinglados actuales, habrán de ser retiradas de ellos en el preciso término que se les hubiese fijado por el Ingeniero Director de acuerdo con la Junta, exceptuándose únicamente los casos de fuerza mayor debidamente justificados.

Los infractores pagarán por cada 24 horas, después de la expiración de dicho plazo, 10 céntimos de peseta diarios por metro cúbico en los actuales tinglados, ó metro cuadrado en los muelles abiertos y demás espacios disponibles, y además un aumento de 25 por 100 por cada día que transcurra, cuyo aumento será de 20 por 100 diario, transcurridos los 10 primeros días.

No se permitirá el levante de las mercancías sin haber satisfecho el importe de los indicados arbitrios.

Art. 31. Los dueños de las mercancías cuidarán de que la Aduana les haga el despacho con tiempo necesario á fin de que puedan levantarlas de los muelles y tinglados en el plazo fijado en este Reglamento sin que la demora en el despacho de la Aduana pueda servir de excusa para eludir el pago por ocupación de superficie, y el de las penalidades establecidas para los que falten á esta obligación.

Art. 32. Cuando no estuviesen despachadas las mercancías por el

ramo de Aduanas, hubiese transcurrido con exceso el plazo para retirarlas y constituyeran un estorbo para el tráfico, el Ingeniero Director dará cuenta á la Junta para que ésta lo comunique al Administrador de la Aduana á fin de que autorice el levante de las mismas, y en caso de obtener la autorización necesaria, las trasladará á lugar seguro á costa del dueño, para lo cual facilitará la Junta sitio y medios de transporte, quedando depositadas por cuenta y riesgo del mismo dueño, quien no podrá disponer de ellas sin el previo pago de las responsabilidades á que resultase obligado.

Después de transcurrido el plazo de tres meses sin haber sido recogidas ó antes si á juicio del Ingeniero Director de acuerdo con la Junta de Obras del Puerto corriesen riesgo de averiarse dichas mercancías, se tendrán por abandonadas y podrá la Junta del Puerto proceder á su venta en pública subasta, reteniendo de su precio la parte necesaria para cubrir las responsabilidades que se adeuden y gastos ocasionados, ingresando el resto en la Caja de Depósitos á disposición del interesado. (R. O. de Hacienda de 5 de febrero de 1900).

Art. 33. Todas las mercancías que no deban reconocerse y despacharse en los muelles por la Aduana, se levantarán á medida que se desembarquen, y el que faltare á estas prescripciones, dejando en el muelle por todo el día siguiente algún depósito, satisfará un impuesto de ocupación en la misma forma prescripta en los artículos 25, 29 y 30, quedando también sujetas á lo demás que en los mismos se prescribe.

Art. 34. No obstante lo dispuesto en el precedente artículo, el carbón mineral, por sus especiales condiciones, deberá forzosamente levantarse dentro de las 48 horas de haber sido descargado en tanto no se hayan construído locales apropiados para su depósito y custodia.

Art. 35. Las mercancías y efectos que se depositen en los muelles y se embarguen por los Tribunales de Justicia, ó cuya propiedad se dude ó se litigue, estarán sujetas á las mismas reglas que las demás en cuanto al pago de los derechos de superficie ocupada, sin perjuicio de trasladarse á lugar seguro por mandato de la Junta, á propuesta del Ingeniero Director, previa anuencia de la Autoridad competente.

Art. 36. En ningún paraje de los muelles ni de los terrenos de la zona marítima que no sean designados al efecto, se permitirá aserrar maderas, calafatear embarcaciones, ni establecer talleres de ninguna clase.

Los que faltaren á estas disposiciones incurrirán en la multa de 10 pesetas, sin perjuicio de hacer desaparecer inmediatamente la causa de la infracción, y pasados tres días sin verificarlo, se aplicará

por asimilación el procedimiento establecido en el artículo 32. La imposición de dichas multas se hará previa denuncia á la Capitanía del Puerto, la cual incoará el expediente que proceda, de no satisfacerse aquéllas.

Art. 37. Queda prohibido el transportar por las escaleras de los muelles, equipajes ú objetos que no puedan llevarse á hombros, así como el interceptar el paso por ellas, amarrar cabos, bañar animales ó practicar cualquiera otra operación extraña al movimiento ó circulación del embarque ó desembarque de personas.

Las infracciones á este artículo se corregirán con una multa de 2 á 5 pesetas.

Art. 38. Queda terminantemente prohibido, sin autorización del Ingeniero Director, depositar sobre las vías de tránsito toda clase de mercancías y objetos aún cuando sólo sea provisionalmente ó por poco tiempo, así como dejar sobre los muelles cabrias, palancas, tablones, encerados, romanas y balanzas que puedan necesitarse en algún caso, las que se retirarán inmediatamente cuando cese su empleo, no permitiéndose tampoco arrastrar palancas, maderas ni objeto alguno de mucho peso sobre los muelles y sus pavimentos.

Los que faltaren á estas prescripciones serán multados con 5 pesetas, además de pagar el daño que causaren.

Art. 39. Si algún buque arribase al puerto con grandes averías, viéndose obligado á descargar la mercancía para reembarcarla después, se le designará el sitio que sea posible para ello, debiendo reembarcarla una vez remediadas aquéllas, previo informe del Capitán del Puerto, si el buque fuese español, y de acuerdo con el Cónsul correspondiente, si fuese de otra nacionalidad.

Dada la orden correspondiente al reembarco de la mercancía, si no lo verificase en el término de 8 días, pagará el buque un alquiler de 10 céntimos de peseta por metro cuadrado y día.

Si después de cumplidos los requisitos y plazos antedichos no se levantase el cargamento del buque, se procederá á la formación del expediente para resolver lo que con sujeción á la Ley y Código de Comercio correspondiera.

Art. 40. Se prohibe descargar sobre los muelles, piedras, metales ó mercancías que puedan causar daño á la fábrica y pavimentos, sin colocar debajo tablones para evitarlo, así como tampoco se permitirá la descarga de tierras, arenas ó materiales menudos sin las debidas precauciones, imponiéndose una multa de 5 á 10 pesetas á los contraventores.

Art. 41. Todas las mercancías inflamables ó peligrosas para la seguridad pública, serán descargadas únicamente en los sitios precisamente señalados, no permaneciendo en los muelles más que el tiempo absolutamente necesario para el desembarco, verificándose éste con las debidas precauciones.

La pólvora, dinamita y otros explosivos únicamente desembarcarán en los sitios especiales previamente designados, no permitiéndose por ningún concepto el verificarlo en otro lugar distinto.

Art. 42. De las infracciones de policía por razón de los depósitos de mercancías en los muelles, serán responsables las mismas mercancías y los que resulten ser sus dueños.

Art. 43. Queda terminantemente prohibido encender fuego en los muelles fuera de los sitios que se designen expresamente para ello, y á la distancia de 10 metros cuando menos de todo depósito de mercancías, así como también llevar luces sin farol con cristales por dichos parajes.

Los infractores pagarán la multa de 5 á 25 pesetas, además de procederse contra ellos en la forma á que haya lugar.

Art. 44. Todo aparato, mercancía ú objeto de cualquier clase que se hallare sobre la zona marítima y cuyo dueño no pareciese, se depositará en lugar seguro durante 10 días. Pasado este plazo sin haberse presentado los interesados á recogerlos y pagar previamente el coste de la operación y almacenaje, se publicará por el Presidente de la Junta, á propuesta del Ingeniero Director, un edicto en el «Boletín Oficial» de la provincia y en los periódicos locales, advirtiendo que se considerarán abandonados y podrá procederse á su venta ó aprovechamiento para otros 10 días.

En ningún caso se admitirá al interesado reclamación por perjuicio ó deterioro que el objeto ó mercancía haya sufrido.

Art. 45. Cuando la conveniencia general del servicio lo reclame, podrá el Gobernador de la provincia, de acuerdo con la Junta de Obras, autorizar el establecimiento de kioscos fijos ó de alguna barraca provisional para un objeto determinado, adjudicando el servicio en pública licitación, cuyo producto ingresará en los fondos de las Obras del Puerto.

Art. 46. No se permitirá la colocación de ningún objeto saliente, apoyado, colgado ni sostenido fuera de la alineación ó paramentos de los edificios, cobertizos ó barracas.

Los que faltaren á esta regla pagarán de 2 á 5 pesetas diarias á juicio de la Junta previo informe del Ingeniero Director, pudiendo duplicarse dicha suma en caso de incumplimiento de la orden de retirarlos.

Art. 47. Se designarán sitios por el Ingeniero Director, de acuerdo con la Junta, oyendo al Capitán del Puerto, para depósito especial de palos de barcos, servicio de astillero y otros análogos, así como para varaderos de lanchas y botes mediante el abono de un alquiler de ocupación que señalará la Junta de Obras del Puerto con arreglo á una tarifa general que oportunamente fijará.

Art. 48. También se destinará uno ó dos sitios designados por el

Ingeniero Director, oyendo al Capitán del Puerto, para el depósito de lastre, mediante el abono de un alquiler por ocupación, que la Junta de Obras del Puerto señalará cuando acuerde sacarlos á público concurso,

Art. 49. Igualmente señalará la Junta las cantidades que habrán de satisfacer los barcos-pontones, los flotadores y balsas que de una manera permanente se estacionen dentro del Puerto, así como los arbitrios que acuerde establecer sobre los remolcadores, barcos lastreros, aljibes flotantes, barcazas de transporte y demás embarcaciones análogas, con excepción de los yats y botes de transporte y servicio de viajeros, sometiendo los reglamentos y tarifas correspondientes á la aprobación del Gobernador, de acuerdo con el R. D de 8 de junio de 1900.

Art. 50. No se permitirá marchar á los carros y vehículos de todas clases por otros sitios que por las vías destinadas á su tránsito. Los carros y vehículos de una caballería serán conducidos del diestro en el momento que entren en los tinglados y durante su permanencia en los mismos, y los que sean arrastrados por dos ó más caballerías deberán llevar un conductor para la guía cuando vayan á la larga, además del arriero.

Los que suban á las aceras, á los sitios destinados á depósito, los que se atravesaren interrumpiendo el tránsito, los que se estacionen, detengan ó aglomeren, no estando cargando ó descargando; los que corran, suelten el ganado ó causen cualquier impedimento á la circulación general, incurrirán en la multa de 5 á 10 pesetas, aparte de reparar el daño material que á las obras hayan causado.

Art. 51. Todo el que causare daño de cualquier especie en los diques, escolleras, muelles, pavimentos, tinglados, fuentes ó en cualquiera de las obras de la zona marítima; ensuciare, rayare los paramentos, trazare inscripciones, hiciere aguas mayores ó menores fuera de los sitios destinados á este objeto; practicare cualquier trabajo dentro de la zona marítima, no comprendido en los artículos anteriores y perjudicial á la policía y buen orden, ó invadiere sitios vedados al público, incurrirá en la multa de 2 á 10 pesetas, además de resarcir el daño causado cuando lo hubiere. En caso de insolvencia de los multados, se pasarán las correspondientes denuncias á la autoridad judicial competente para que imponga el arresto correspondiente á los infractores.

Art. 52. Si existiere alguna propiedad particular dentro de la zona marítima, estará sometida en absoluto á las reglas precedentes de policía mientras no se proceda á su expropiación.

Art. 53. No se consentirá dentro de la zona marítima edificación alguna particular, no pudiendo variarse las existentes sin autorización del Gobernador civil de la Provincia de acuerdo con la Junta de Obras del Puerto.

Los que emprendieren dichas variaciones incurrirán en la multa de cincuenta pesetas, obligándoles el Gobernador á deshacerlas inmediatamente para dejar las cosas en su primer estado.

CAPÍTULO III

Del procedimiento para la exacción de multas y cobro de arbitrios

Artículo 54. Los que faltaren de palabra ú obra á los empleados ó dependientes de la Junta, se pondrán á disposición de la autoridad judicial á que corresponda, considerándose para estos casos á los guardamuelles como guardas jurados.

Art. 55. Todas las multas que se impongan se harán efectivas sin excepción alguna, en papel de pagos al Estado, y de su importe tendrá derecho á percibir la Junta del Puerto con arreglo á lo dispuesto por R. O. de 22 de enero de 1896, las dos terceras partes, de las cuales se asigna un 15 % á los guardamuelles denunciadores, y un 25 % á la autoridad que imponga la multa, entregándose al Asilo Naval de la ciudad, la mitad del 60 % restante que le fué concedida por R. O. de 28 de junio de 1886. La otra mitad ingresará en la Caja de la Junta con destino á las obras del Puerto.

Correrá á cargo del empleado Pagador de la Junta el cuidar de todas las operaciones referentes á la liquidación y cobro de la Tesorería de Hacienda de la cantidad importe de las dos terceras partes de las mencionadas multas.

Art. 56. Las cantidades que con arreglo á este Reglamento tuvieran que satisfacerse en concepto de ocupación lineal de muelle, tinglados, espacios abiertos ó por depósitos, almacenaje ú otros análogos autorizados, se pagarán en la Caja de la Junta del Puerto, en la que existirá un libro talonario para expedir el número de talones necesarios á fin de que el ocupante ó usuario en su caso, acredite ante la autoridad competente el ingreso en la Caja de la Junta de Obras del Puerto del importe de su responsabilidad por dicho concepto. La mitad de estos talones quedará, por consecuencia, en poder del interesado, y la otra mitad servirá como justificante del cobro.

Art. 57. El Gobernador procederá con arreglo á sus atribuciones, contra los que retrasaren el pago de los arbitrios é impuestos y multas, ó contra los insolventes, para no dejar impune ninguna infracción; sin perjuicio de que toda cantidad que no se pagare dentro el tercer día de su imposición, llevará consigo un 1 % de aumento diario.

Art. 58. No se admitirá reclamación alguna contra la imposición de las multas, sin justificar haberlas previamente satisfecho, al igual que en su caso, las cantidades que en concepto de depósito ó almacenaje ú otros arbitrios correspondiera.

Dichas reclamaciones deberán formularse ante el Gobernador, quien podrá delegar en la Junta de Obras, la que resolverá de plano sin ulterior apelación.

CAPÍTULO IV

De las autorizaciones para trabajos y colocación de artefactos

Artículo 59. Cuando un particular ó Compañía deseare establecer algún aparato para facilitar las maniobras de las mercancías ó para las operaciones en que intervenga la Aduana, acudirá al Gobernador, quien de acuerdo con la Junta de Obras del Puerto podrá otorgar el permiso con carácter provisional.

Las concesiones definitivas ó permanentes serán de la exclusiva competencia del Ministro.

Art. 60. Para ejecutar cualquiera obra ó trabajo de carácter provisional ó temporal en la zona marítima, se necesita autorización previa del Gobernador ó del Ayuntamiento, cuando se pretenda ejecutarla en la vía que el municipio tiene á su cargo, cuyas autoridades autorizarán de acuerdo con la Junta de Obras y en todo caso, oyendo al Ingeniero Jefe de la provincia y á la autoridad de Marina, quedando reservada al Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas cualquiera autorización de carácter definitivo ó permanente.

CAPÍTULO V

De la habilitación de muelles

Artículo 61. El Gobernador de la provincia, á instancia y de acuerdo con la Junta de Obras del Puerto, y oyendo en una sesión previamente convocada, al Administrador de Aduanas, al Capitán del Puerto, al Jefe de Obras públicas de la provincia, al Director de Sanidad Marítima, al Presidente de la Cámara de Comercio y al Director facultativo de las Obras, designará el destino que provisional ó definitivamente deba darse á cada muelle.

Del acuerdo que se tome en dicha sesión se levantará la oportuna acta por el Secretario de la Junta de Obras del Puerto, firmándola todos los concurrentes y pasando de ella una copia autorizada por el Gobernador y el Secretario á las autoridades mencionadas, para su debido cumplimiento en lo que á cada una concierne.

Artículo adicional.—Cuando estén terminados en una parte importante los nuevos muelles y tinglados en vía de construcción y en disposición de funcionar los diversos servicios á los mismos inheren-

tes, se formará el Reglamento y Tarifas correspondientes, sometiéndose á la aprobación del Gobernador civil, de acuerdo con el R. D. de 8 de junio de 1900.

Barcelona, 22 de diciembre de 1903.

B.—Reglamento administrativo de los Almacenes generales de Comercio de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona.

CAPÍTULO I

De los Almacenes generales de Comercio

Artículo 1.º La Junta de Obras del Puerto de Barcelona establece en el edificio levantado en el muelle de Pescadores, el servicio de Almacenes generales de Comercio para las mercancías de cualquier procedencia que cumplidos los requisitos aduaneros sean de libre circulación dentro de la Península.

Dicho servicio, organizado exclusivamente en beneficio del comercio, se llevará de manera que facilite todas las operaciones de almacenaje autorizadas por los Reglamentos vigentes, cubriéndose los gastos con los ingresos de la instalación.

Art. 2.º El funcionamiento administrativo de los Almacenes generales de Comercio, se regulará en su totalidad por el Código de Comercio y el presente Reglamento.

Art. 3.º El régimen aduanero de los Almacenes se atemperará para la designación y almacenaje de mercancías extranjeras importadas por mar y de las nacionales introducidas en la misma forma ó procedentes del interior destinadas á la exportación, á lo que disponga el Excmo. señor Ministro de Hacienda y en su caso la Dirección General de Aduanas.

A fin de facilitar la acción fiscal en los Almacenes, el personal afecto al mismo, coadyuvará al mejor servicio aduanero, dentro de las prescripciones que se dicten y permite el presente Reglamento.

CAPÍTULO II

De las mercancías

Artículo 4.º A medida que lo demande el comercio y haya local disponible, se recibirán las mercancías autorizadas que no sean contumaces, explosivas ó peligrosas y cuyo depósito no esté prohibido por las leyes y disposiciones vigentes.

Podrán ser rechazadas por el Administrador, además, las que por su estado ó condiciones se consideren perjudiciales ó inconvenientes para las ya almacenadas.

Art. 5.º Los solicitantes recusados podrán presentar sus quejas por escrito ante la Dirección de los Almacenes generales de Comercio, la cual, previos los informes que estime convenientes, resolverá de plano en definitiva.

Art. 6.º Las demandas de admisión serán impresas con arreglo á un modelo aprobado por la Dirección y llevarán la firma del solicitante.

Art. 7.º Ninguna de las mercancías que en virtud de los artículos anteriores tenga derecho á su permanencia en los Almacenes generales de Comercio podrá ser recusada, y, si por falta de local no pudiera cumplirse esta condición, se respetará rigurosamente el turno de prelación en los pedidos siempre que se trate de mercancías disponibles.

Al efecto se llevará un libro-registro de pedidos, que estará siempre á disposición de los interesados, en el que se anotará diariamente cuantos se presenten por su orden.

Art. 8.º Cuando haya local disponible pero insuficiente para almacenar el total de mercancías pertenecientes al primer peticionario que le corresponda en turno, se comunicará verbalmente al mismo, quien podrá optar en el acto entre la utilización inmediata de dicho local ó perder el turno de prelación.

Art. 9.º Los plazos de ocupación de locales comenzarán desde el preciso instante en que se ponga á disposición del solicitante, quien al propio tiempo deberá abonar la cuota correspondiente al período mínimo de almacenaje prefijado.

El plazo del depósito de las mercancías se considerará extinguido en el mismo día en que termine su extracción parcial ó total.

Art. 10. La custodia de las mercancías principiará siempre en el momento de recibirlas los empleados de los Almacenes generales de Comercio y terminará al entregarlas la Administración á los depositantes.

Art. 11. Los daños y perjuicios y otras consecuencias resultantes de falsas, equivocadas, inexactas ó incompletas declaraciones respecto á la clase de mercancías que se entreguen en depósito ó al contenido de los bultos, serán en todo tiempo de la responsabilidad del usuario.

El Administrador estará siempre facultado para abrir los bultos, envases, cajas, envolturas, etc., que le ofrezcan dudas sobre exactitud en las declaraciones, debiendo separarse inmediatamente á costa del usuario las mercancías peligrosas, sin perjuicio de pasar aviso á la autoridad competente respecto de aquellas que estuviesen sujetas

á disposiciones especiales, á fin de que se les dé el destino que corresponda.

La apertura y reconocimiento de dichos bultos ó envases podrá presenciarla el interesado, previo aviso por escrito que se le pasará, pero, en caso de incomparecencia en el día y hora señalados, se llevarán á efecto dichas operaciones por el Administrador ante tres testigos que suscriban la correspondiente acta.

Art. 12. Las mercancías que se presenten á depósito deberán hallarse en buenas condiciones y con envases apropiados, á menos que tengan que ser almacenadas á granel.

Los defectos y deficiencias en el acondicionamiento de las mercancías deberá subsanarlos el usuario, á cuyo efecto se le invitará oportunamente, y si no lo hiciese se recibirán los géneros con las reservas que procederán y á riesgo del mismo, á juicio del Administrador y previa constancia en los resguardos de depósito.

Si el deterioro de envases exigiere imperiosamente su reparación, se llevará á efecto por orden del Administrador á costa y riesgo del depositante en el caso de que éste no conteste en seguida á la invitación que al efecto se le haga, ó no hubiese tiempo para esperar dicha contestación.

Art. 13 Los Almacenes generales de Comercio no responderán en ningún caso ante los depositantes, de la clase, peso, medida ni estado de las mercancías y sí solo del número de bultos conforme á sus marcas.

Art. 14. Si alguna de las mercancías que se consideran admisibles, no estuviese comprendida en la Tarifa general de los Almacenes generales de Comercio, se le aplicará la más similar. Caso de ofrecer dificultades será comprendida en la Tarifa especial por día y metro cuadrado, sin perjuicio de que, para casos análogos ó sucesivos, la Dirección resuelva lo procedente.

Art. 15. Las mercancías depositadas responderán siempre con preferencia á cualquier otra obligación, de los gastos que por todo concepto hayan hecho con ocasión de su almacenaje y de los daños y perjuicios que hubiesen ocasionado durante el mismo, no pudiendo ser extraídas sin que previamente hayan sido satisfechos, si lo juzga conveniente el Administrador.

Art. 16. Las mercancías que vayan á los Almacenes generales de Comercio por la vía terrestre, deberán entrar por las puertas designadas al efecto y ser descargadas al pie de los ascensores ó en el sitio y forma que la Administración ordene y á medida que ésta lo autorice.

Art. 17. Mientras no se construyan los proyectados muelles contiguos á los Almacenes generales de Comercio se permitirá la carga y descarga de barcazas atracadas al mismo, utilizando las grúas y

demás aparatos establecidos, pero sujetándose rigurosamente los depositantes á los turnos y órdenes que dicte el Administrador para este servicio. Estas operaciones sólo podrán verificarlas los empleados ó peones de los Almacenes generales de Comercio, pagando los depositantes lo que por Tarifa les corresponda.

Cuando se construyan dichos muelles ó se monten nuevos aparatos, se reglamentará su uso y establecerán las tarifas correspondientes.

Art. 18. Los depositantes no tendrán derecho á que sus operarios penetren en el interior de los Almacenes generales de Comercio para llevar los géneros al Almacén que se les designó, ni estibarlos, cuyas operaciones correrán á cargo de la Administración y del personal á sus órdenes, como asimismo la recepción de las mercancías en los muelles nuevos anexos al Almacén para su introducción en el mismo.

Art. 19. El peso máximo de las estibas en cada almacén, no podrá exceder en punto alguno de 1,300 kilogramos por metro cuadrado.

Cuando por conveniencia del usuario no fuera dable alcanzar la altura reglamentaria de la estiba, que se especificará debidamente para cada clase de mercancías, las tarifas corrientes del almacenaje se substituirán por la Tarifa especial de que habla el artículo 14.

Art. 20. Las cajas ó envases vacíos que no constituyan por sí propios objeto de depósito, deberán retirarse indispensablemente dentro del plazo que fije el Administrador.

Pasado dicho plazo se venderán ó inutilizarán á juicio del Administrador y sin formalidad ninguna. El usuario no tendrá derecho á formular reclamación alguna y sí sólo á percibir lo que hubiese producido la venta, caso de haberse enajenado, deducidos gastos. Dicho usuario deberá satisfacer el coste del arrojo ó inutilización, cuando se hubiese decretado por la Administración.

Art. 21. Todas las mercancías entradas en depósito, pagarán el almacenaje por quincenas, aunque estuviesen menos tiempo depositadas, agregándose en la primera quincena el gasto de entrada y estiba, así como el del seguro, si lo hubiere, y en la salida los de desestiba, entrega y demás que resultaren.

Se pasará quincenalmente por la Administración nota detallada á los depositantes de los gastos de todo género que deben satisfacer á medida que vayan ocurriendo

Los recibos serán cortados de un libro talonario.

Art. 22. Caso de no satisfacer el depositante las cuotas quincenales de almacenaje y demás gastos y de no presentarse á recoger su mercancía, transcurrido el tiempo que se le haya señalado por el Administrador, se entenderá que hace abandono de los géneros, renun-

ciando por modo absoluto á todo derecho á reclamación, y se procederá á la venta de los mismos en pública subasta, reservándose el producto líquido de los mismos, deducidos los gastos ocasionados.

La indicada subasta, previa la publicidad necesaria en el *Boletín Oficial* de la provincia y en dos diarios de la localidad, la hará el Administrador con intervención de Corredor colegiado.

Art. 23. Igual disposición se tomará en caso de que la mercancía depositada corra inminente riesgo de averiarse y el depositante no proceda á retirarla dentro del plazo que, previo aviso escrito dejado en su domicilio, si fuese conocido, señale el Administrador.

Art. 24. Serán rechazadas las mercancías cuyo peso ó volumen exceda de los reglamentos para el uso de los aparatos de que se hallen dotados los Almacenes generales de Comercio.

Art. 25. Tendrán entrada en el local donde estén sus mercancías el depositante, ó quien lo represente, para presenciar las operaciones de entrada y salida de Almacenes, para sacar muestras ú otros casos en que sea conveniente á juicio del Administrador.

Previa autorización del mismo, y pago de los derechos de la Tarifa especial de que habla el artículo 14, se permitirá á los depositantes de mercancías, siempre que haya sitio disponible, que verifiquen ciertas manipulaciones de limpia, embalaje, envase, selección, etc., á presencia de un delegado del Administrador ó mediante su consentimiento si el local fuese independiente.

Art 26. Los interesados no tendrán derecho á que las operaciones en los Almacenes generales de Comercio se realicen en días y horas distintas de las fijadas á las demás faenas ordinarias del Puerto, pero sí á que se efectúen con la debida rapidez, produciendo en caso contrario su queja ante la Dirección para que ésta pueda con brevedad corregir las deficiencias.

La Dirección publicará un horario de servicio que se fijará en sitio visible para el público.

Art. 27. Los daños ó pérdidas que experimenten las mercancías en caso fortuito ó de fuerza mayor, así como terremotos, asientos de la construcción, guerras, revoluciones, órdenes y disposiciones de las autoridades, etc., serán siempre de cuenta y riesgo de los depositantes.

Art. 28. Se pondrá á disposición de los depositantes un libro de reclamaciones, foliado, sellado y autorizado por la Dirección para que puedan consignar las que estimen convenientes al mejor servicio. Dicho libro será fiscalizado por la Dirección en sus periódicas reuniones, á fin de que tome las medidas que estén á su alcance ó proponga á la Junta las que estime conveniente.

Art. 29. Un reglamento interior regulará la descarga y entrada de las mercancías, su carga y salida, el funcionamiento de los ascenso-

res, el procedimiento en las estibas y demás operaciones de movimiento de mercancías y almacenaje.

CAPÍTULO II

De las Tarifas

Artículo 30. Habrá una Tarifa general para las diversas clases de mercancías comprensiva de las distintas operaciones que exige el almacenaje de las mismas y otra Tarifa especial basada en metros cuadrados de superficie de ocupación para los casos á que se refieren los artículos 14 y 19.

Art. 31. Bienalmente, previo informe de la Dirección, la Junta de Obras hará una revisión de Tarifas á fin de armonizar los ingresos con los gastos de los Almacenes generales de Comercio para que nunca pese sobre las mercancías depositadas más que una tarifa mínima y necesaria para atender á los gastos de Administración, seguro, peonaje, custodia, etc., de mercancías, conservación y seguro del edificio, maquinaria y utensilios para el funcionamiento del mismo.

CAPÍTULO IV

De los Seguros

Artículo 32. Siempre que lo solicite el usuario, serán aseguradas las mercancías entradas en Almacén, por cuenta del mismo usuario mediante el pago de lo que corresponda con arreglo á la Tarifa de Seguros contra incendios que irá englobada con la Tarifa general de almacenajes y servicios.

Art. 33. El Administrador, á nombre de la Junta de Obras del Puerto, cubrirá el riesgo de incendio de las mercancías depositadas en los Almacenes por medio de pólizas de Compañías respetables, nacionales ó extranjeras, designadas por la Junta, que se dediquen especialmente á este negocio, por una cantidad en relación con el valor de los seguros solicitados por los usuarios.

Estos tendrán derecho á saber cuáles son las Compañías que cubren el citado riesgo y las condiciones de sus pólizas, dándose por conformes con ella al presentar la solicitud de seguro.

Art. 34. El mismo Administrador, á nombre de la Junta de Obras del Puerto, gestionará el cobro de las averías y pérdidas ocurridas en caso de siniestro, por cuenta de los interesados, abonándoles, después que lo haya realizado, lo que corresponda á cada uno con el V.º B.º de la Dirección, y no tendrá por tanto, la Junta de Obras del Puerto ni la Dirección, otra responsabilidad que la de hacer el reparto debido de la indemnización cobrada.

Art. 35. El Administrador cuidará bajo su responsabilidad, de que se halle constantemente cubierto el valor total solicitado por los usuarios por medio de las pólizas de seguro de que se ha hecho mención.

Art. 36. Todo usuario tendrá derecho á cubrirse de tales riesgos en la forma y con las Compañías de seguros que estime convenientes, facilitándole la Administración de los Almacenes todos los medios de investigación necesarios para este objeto.

CAPÍTULO V

De los Resguardos de Depósitos

Artículo 37. A solicitud de los depositantes se emitirán resguardos ó warrants por el total ó por una parte de las mercancías almacenadas en los Almacenes generales de Comercio peritadas que sean por Corredor colegiado.

Art. 38. Los resguardos ó warrants serán nominativos ó al portador, según solicitud del depositante, y negociables conforme prescribe el Código de Comercio en sus artículos 193 á 198 inclusive.

Art. 39. La expedición de los resguardos ó warrants se regulará por lo dispuesto en dicho Código y las formalidades que establezca la Dirección, debiendo estar suscritos éstos por el Administrador y uno de los vocales de la Dirección.

Art. 40. Si el resguardo ó warrant fuese solamente por una parte de la mercancía depositada en una pila ó á granel, deberá separarse ésta convenientemente y reapilarse en caso de que se deseara cambiar el warrant por otro de mayor cantidad, debiendo abonarse por estos trabajos los gastos extraordinarios correspondientes según Tarifas.

Art. 41. Los resguardos ó warrants no podrán expedirse por un plazo menor de tres meses.

Art. 42. Toda transferencia de resguardos ó warrants nominativos deberá ser comunicada al Administrador para el debido registro, debiendo exhibirse el documento en la primera transferencia á fin de evitar retrasos en el recibo de las mercancías.

Art. 43 Los perjuicios y retrasos que se deriven de la pérdida del resguardo ó warrant ó de que no haya sido consignado á quien corresponda en tiempo oportuno, vienen á cargo del depositante de las mercancías.

Art. 44. El Administrador y todos los dependientes y empleados á sus órdenes, y en lo que á cada uno incumba, serán responsables ante la Dirección y la Junta de Obras del Puerto de la custodia de las mercancías por que se expidan warrants, así como de las afectas á los demás recibos de depósito hasta su cancelación.

C.—REGLAMENTO PARA EL SERVICIO DEL DIQUE FLOTANTE Y DEPONENTE

Artículo 1.º El uso del dique se concederá á los buques de vela y de vapor nacionales y extranjeros de peso y dimensiones compatibles con su potencia y capacidad, bajo las reglas y con sujeción á las tarifas comprendidas en el presente Reglamento.

Art. 2.º Los capitanes, armadores, consignatarios y cualquier otro interesado, para obtener la entrada de un buque, deberán presentar en las oficinas de la Administración de la Junta del Puerto un pedido firmado y redactado según el modelo A, entregando al mismo tiempo como fianza en la Caja de la propia Junta, veinte céntimos de peseta por cada tonelada de arqueo del barco.

Dicho depósito no podrá ser inferior á cien pesetas cualquiera que sea el tonelaje de la embarcación.

Estarán dispensadas de la obligación de constituir depósito, las embarcaciones del Estado y las fletadas por el Gobierno.

El tonelaje declarado deberá ser el bruto total según el registro del Lloyd ó justificarse con la presentación de los documentos oficiales que lo acrediten.

El lastre y las mercancías de á bordo que entren en el dique estarán exentas de pago siempre que en completo no pasen del 30 por 100 de la estiba legal. El exceso pagará con arreglo á la Tarifa, tanto por el día de entrada como por los sucesivos.

Los buques del Gobierno ó fletados por el mismo, pagarán mitad de la tarifa.

Las fracciones de toneladas se pagan como una tonelada si pasan de media y se desprecian si son menores.

Los declarantes son responsables de la exactitud de las indicaciones contenidas en el pedido.

Las hojas de pedidos, modelo A, se encontrarán á disposición de los interesados en las oficinas de la Administración de la Junta de Obras del Puerto.

Art. 3.º Los pedidos presentados en forma con arreglo á lo que precede, se inscribirán en el registro, entregándose al interesado una papeleta de inscripción indicativa del número de su turno.

Este se establecerá por el orden de presentación de los pedidos, salvo las excepciones previstas en los artículos que siguen.

Los capitanes, armadores ó consignatarios de las embarcaciones inscriptas ó que traten de inscribirse, podrán en las horas de despacho examinar el registro de inscripciones.

Art. 4.º Se concede siempre preferencia sobre las embarcaciones

inscriptas para la entrada en el dique, á las que se encuentren, á juicio de la Comandancia de Marina, en estado de peligro, á las del Estado ó fletadas por el Gobierno, á las de las Marinas militares de Potencias amigas y á los buques de vapor destinados al servicio de Correos con itinerario fijo, provistos de un certificado de la Comandancia de Marina en que conste la urgencia de los trabajos.

Art. 5.º Se autorizará el cambio voluntario de turno entre una nave y la que tenga el número de inscripción inmediatamente posterior, siempre que se avise á la Administración antes del mediodía de la víspera del fijado para la admisión de la primera y con tal de que dicho cambio no tenga á juicio exclusivo de la Dirección del puerto, ningún inconveniente.

Art. 6.º Con la anticipación necesaria, que por lo menos será de 24 horas, el Capitán del dique avisará por escrito al interesado la hora en que deba entrar el buque, el cual deberá encontrarse antes de la mencionada hora en el sitio que se le designe, dispuesto á entrar en dique; en caso contrario se considerará que renuncia al turno con pérdida de la fianza que se adjudicará por entero á la Junta á título de indemnización.

En el caso de admitirse en el dique inmediatamente á otro buque en lugar del que no se presentó en tiempo oportuno, se relevará á éste de la pérdida de la fianza prestada.

Si un buque que ocupare precedentemente el dique, no saliese por una causa cualquiera, antes de las nueve, la entrada de la embarcación que tiene derecho al ingreso, podrá aplazarse hasta que se disponga de sitio suficiente, sin que los interesados puedan interponer queja ó reclamación por el retraso.

En este caso la embarcación podrá renunciar la entrada sin incurrir en pérdida de la fianza, dando inmediato aviso al Capitán del dique.

En ningún caso se admitirán embarcaciones, ni practicarán operaciones de emersión ó inmersión si las aguas de la dársena no están completamente tranquilas.

Art. 7.º En caso de que un barco no pueda por causa de fuerza mayor presentarse en la dársena, en el momento designado, deberá dar aviso al Capitán del dique, sin perjuicio de justificar la fuerza mayor mediante certificado de la Comandancia del Puerto.

En este caso, el buque perderá su turno en provecho del inscripto inmediatamente, pero no la fianza.

Si faltase el aviso previo, además de la pérdida de turno se aplicará la penalidad consignada en el artículo 6.º.

Art. 8.º El interesado podrá renunciar á la inscripción ya obtenida de una nave sin incurrir en pérdida de la fianza con tal de que prevenga al Capitán del dique antes de las nueve de la mañana del día anterior al fijado para la admisión y justifique la imposibilidad de utilizar el servicio.

Art. 9.º La Junta de Obras del Puerto, por medio de sus empleados y con arreglo á las disposiciones indicadas en la tarifa, remolcará á las embarcaciones desde el lugar destinado á espera, inmediato al dique, hasta su sitio sobre los picaderos, agotará el dique, apuntalará la embarcación, suministrará los andamios móviles necesarios para el carenado y la pintura, sumergirá nuevamente el dique y remolcará la embarcación al lugar antedicho.

Los armadores, capitanes y demás interesados dirigirán los trabajos necesarios para el rascado, pintura, reparación, etc., etc., de sus embarcaciones conforme crean más oportuno, excluída toda responsabilidad de la Junta incluso por los medios auxiliares de trabajo que la misma entregue, de cuyas condiciones deben asegurarse.

Art. 10. Tratándose de buques que tengan formas especiales y en todos los casos en que la quilla no sea recta, el armador ó quien lo represente, deberá declararlo en el pedido y suministrar todos los elementos necesarios para la oportuna disposición de la cuna, exhibiendo el plano del buque y de la cuaderna maestra. El silencio guardado en este punto equivale á una declaración de absoluta normalidad del buque y partes del mismo, quedando á cargo del interesado los daños que puedan originarse por deficiencias ó inexactitudes en la declaración.

Cuando de ésta ó de averiguaciones del Capitán del dique resultase que el buque se encuentra en circunstancias anormales, se dispondrá su previo examen por medio del buzo á costa y riesgo del interesado, á fin de tener los elementos necesarios para la oportuna colocación de los picaderos.

El Ingeniero Director de las obras resolverá en definitiva si en vista de las condiciones especiales de un buque debe rehusarse el recibirlo ó cuando menos declinar toda responsabilidad, prestándose en este caso, á hacer lo posible para el buen éxito de la operación.

Art. 11. En casos ordinarios no se dispondrá el examen del buque por buzo antes de entrar en dique si no se reclama expresamente por los interesados y á su costa.

De no hacerse la antedicha reclamación, se entenderá que la Junta pone simplemente á disposición de los buques el dique como se encuentra, no asumiendo responsabilidad alguna por los daños que por efecto de la mencionada causa ó por cualquiera otra dependiente de la anormalidad del buque, puedan originarse al mismo, salvo siempre el derecho de la Junta á resarcirse de los daños que puedan ocasionarse al dique ó al personal á él afecto.

Art. 12. Las operaciones de entrada y salida de los buques se efectuarán:

De 1.º de mayo á 31 de agosto, desde las cinco á las diez y nueve.

De 1.º de septiembre á 31 de octubre y de 1.º de marzo á 30 de abril, de las seis á las diez y ocho.

De 1.º de noviembre á fin de febrero, de las siete á las diez y siete.

Los trabajos de reparación podrán continuarse por la noche dando aviso al Capitán del dique y á la Administración de la Junta y sin ninguna responsabilidad por parte de ésta, la que suministrará, si se le pide, luz eléctrica á precio de tarifa.

Por los trabajos fuera del horario á que se refiere el párrafo anterior se percibirá un cuarto de la tarifa correspondiente al primer día si las operaciones cesan antes de media noche y la mitad del mismo derecho si pasasen de ese límite.

Art. 13. Las embarcaciones que á las 9 no hayan salido del dique, deberán pagar el día entero cualquiera que sea la hora de salida, á menos que fuese por causa de fuerza mayor justificada ante el Ingeniero Director de las Obras.

Art. 14. En el caso de que la sección flotante del dique suspenda dos buques á la vez, el que quede listo primero no tendrá derecho á salir hasta que el otro haya terminado sus operaciones, si bien estará relevado de pagar estancia.

Las naves que entren en dique no pagarán nunca por menos de un día.

No se pagará nada por la permanencia en dique los domingos y fiestas siempre que no se trabaje.

Se exceptúan de esta regla los buques cuya reparación esté terminada cuando la Dirección necesite el dique para colocar inmediatamente otro buque.

Igualmente no se cobrarán derechos por los días ó fracciones de día en que todos los trabajos del puerto se suspendan á causa del mal tiempo.

Art. 15. La Junta del Puerto, y en su representación el señor Ingeniero Director del mismo, asume la dirección y responsabilidad en cuanto afecte á las maniobras de remolque de entrada y salida de los buques y su apuntalamiento sobre los picaderos.

El capitán de la nave y la dotación prestarán desde á bordo su concurso para las maniobras de entrada y apuntalamiento, siguiendo las instrucciones del Capitán del dique.

Las embarcaciones destinadas á entrar en el dique deberán tener las vergas ó las grúas y la escala de suerte que nada sobresalga de la borda siempre que el Capitán del dique lo crea oportuno.

Además, la embarcación deberá estar provista de dos aparejos por cada parte de los palos mayores, y de los cabos de sirga á proa y á popa necesarios para la maniobra.

El capitán del buque que contravenga las anteriores disposiciones será responsable de los daños que puedan originarse al buque ó al dique.

Cuando por las condiciones especiales de una embarcación se deba

modificar la disposición ó el cambio de los picaderos el interesado satisfará los gastos con arreglo á tarifa.

Cualquier otra operación eventual como el cambio de las estacadas y otras, será pagada en igual forma.

El alquiler del dique comenzará á regir desde el día en que se empiezan dichas operaciones y continuará hasta el siguiente al de la salida de la embarcación.

Art. 16. El buque colocado en carenero, queda bajo la responsabilidad de su capitán ó de quien lo represente.

Está prohibido durante la permanencia en el dique de las embarcaciones, cualquier remoción de lastre ó de la carga y cualquier otra operación que pueda comprometer el equilibrio ó la estabilidad de las mismas.

Correrán á cargo de las embarcaciones todos los gastos que puedan originarse al dique, á las mismas ó á las personas por la remoción de los puntales, de las palancas, de los tacos, etc., durante la ejecución de los trabajos cuando fuesen colocados por personal de la dependencia del buque.

Art. 17. La tripulación del buque podrá permanecer á bordo durante el carenado observando las leyes y reglamentos que conciernen á los buques anclados en el puerto.

La disciplina en el dique está sujeta á las reglas antedichas y á las disposiciones que acuerde la Junta de Obras del Puerto.

Los operarios empleados para las operaciones estarán sujetos á los mismos reglamentos.

Se prohibe echar inmundicias en el dique.

Art. 18. La limpieza del dique y careneros corresponde á los capitanes de los buques que lo ocupen.

La Dirección cuidará del desescombro de los productos del rascado de la carena y de todos los detritus mediante una compensación de los derechos de tarifa.

No queriendo los capitanes utilizar dicho servicio podrán hacerlo por su cuenta sujetándose á las reglas de policía que se establezcan.

Art. 19. Cualquier daño que se origine al dique ó á las personas á causa de trasgresión por parte del capitán de una nave ó de sus dependientes, de alguna de las disposiciones contenidas en este Reglamento, será á cargo de la embarcación.

Cualquier perjuicio causado á la nave ó á su personal por culpa de los empleados del dique, vendrá á cargo del mismo.

Art. 20. Los derechos de entrada y permanencia en el dique, según las tarifas anejas, los daños y todos los gastos accesorios deben pagarse á la salida del buque.

Terminadas las operaciones y sacado el buque del dique por orden del Capitán de éste sin haberse satisfecho los indicados gastos, que-

darán á las resultas de la deuda la nave y su armador, consignatario ó capitán.

Art. 21. En el dique y mediante los tipos de tarifa, se facilitará el agua dulce necesaria para el lavado de los cascos, fondo, etc., y llenar las calderas de los buques.

Art. 22. Por el solo hecho de presentar firmado el pedido de admisión se entiende que los interesados aceptan incondicionalmente y quedan sujetos á todas las prescripciones y condiciones contenidas en este Reglamento, renunciando en absoluto á cualquier disposición legal que en contra pudieran invocar.

Art. 23. Todo barco en el cual no se practiquen las reparaciones y carena con la debida rapidez, habrá de abonar las estancias en dique por semanas vencidas; el retraso de este abono autoriza á la Junta para sacar la embarcación de los careneros y trasladarla á punto donde no estorbe, por cuenta y riesgo de los interesados, sin perjuicio del pago de las cantidades que adeude por cualquier concepto.

Aprobado por Real Orden de 20 de septiembre de 1902.

SECCIÓN IV.—**Tarifas**

A.—DERECHOS DE PUERTO

Los derechos generales de puerto fijados por el decreto de 1.° de junio de 1869, ofrecen la particularidad de pesar exclusivamente sobre las mercancías. Para la percepción del impuesto, se divide la navegación en tres clases: 1.° la navegación de cabotaje, es decir, la que se efectúa entre puertos de la península, de las islas Baleares y Canarias y presidios de África; 2.° la que se realiza entre los mismos puertos y todas las naciones de Europa, costas mediterráneas de Asia y África y costas africanas del Atlántico hasta el cabo Mogador; y 3.° la navegación entre los puertos españoles y los de países no mencionados en las dos primeras clases.

Para la primera clase de navegación, los buques pagan 3 reales (0.75 pesetas) por tonelada descargada y 2 reales (0.50 pesetas) por pasajero desembarcado. Para la segunda clase, los derechos son respectivamente de 5 y 3 reales. Para la tercera clase, 10 y 5 reales.

Estos derechos sufren numerosas excepciones y modificaciones; á ellos se agregan los impuestos locales, destinados á las obras de construcción y conservación de los puertos, pues los derechos generales ingresan en el Tesoro nacional sin ninguna afectación exclusiva.

En Barcelona estos impuestos locales, que gravan las mercancías desembarcadas, constituyen casi los únicos arbitrios financieros á la disposición de la Junta de Obras.

El siguiente estado muestra la entidad de los arbitrios recaudados en el puerto de Barcelona durante los años 1899-1903:

AÑOS	TONELADAS			TOTAL — Descarga de altura	RECAUDACIÓN			TOTAL — Recaudación
					Por cabotaje	Altura. Bandera española	Altura. Bandera extranjera	
	Cabotaje	Altura española	Altura extranjera	Toneladas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
1899 . . .	334,079	232,024	942,150	1:174,174	200,443.74	464,048.44	1:884,299.14	2:548,791.32
1900 . . .	333,784	281,973	813,324	1:095,297	186,538.44	530,401.37	1:518,304.11	2:235,243.92
1901 . . .	360,573	262,606	864,981	1:127,587	162,265.51	393,921.61	1:297,673.07	1:853,860.19
1902 . . .	360,797	301,584	817,472	1:121,057	162,359.17	452.426.97	1:229,209.96	1:843,996.10
1903 . . .	336,065	224,892	956,197	1:181,090	151,229.16	337,338.96	1:434,297.32	1:922,865.44

B.—OTROS DERECHOS MARÍTIMOS

Los derechos de faros no existen en España.

El pilotaje es obligatorio; se computa en relación con el tonelaje bruto de los buques. En Barcelona su importe es bastante moderado. Un buque de 2,000 toneladas paga 50 pesetas á la entrada y otro tanto á la salida, si la operación se verifica de día; de noche, el derecho se duplica.

C.—DERECHOS DE UTILIZACIÓN

La mayor parte de las tarifas de utilización del puerto de Barcelona son provisorias; se espera á que la construcción de las nuevas dársenas y muelles y las instalaciones de la superestructura estén terminadas, para fijar esas tarifas definitivamente. Las que se aplican ya con carácter permanente (tarifas del dique de carena y de los almacenes generales) no ofrecen mayor interés, después de lo que hemos tenido oportunidad de decir respecto de los servicios análogos en otros puertos.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA (1)

I.—Obras de Carácter general

QUINETTE DE ROCHEMONT ET HENRY DESPREZ.—**Cours de Travaux maritimes.**—París, 1901.

L. FRANZIUS, G. FRANZIUS UND G. DE THIERRY.—**Seehäfen (Handbuch der Ingenieurwissenschaften).**—Leipzig, 1901.

Congresos internacionales de Navegación.—2.ª **Sección.—Navegación marítima.** —(*Especialmente: el de París, 1900; Milán, 1905, y San Petersburgo, 1908*).

DR. KURT WIEDENFELD.—**Die nordwesteuropäischen Welthäfen.**—Berlín, 1903.

PLOCQ ET LAROCHE.—**Etude sur les principaux Ports de Commerce de l'Europe septentrionale.**—París, 1882.

LAROCHE.—**Etude sur les principaux Ports de Commerce européens de la Méditerranée.**—París, 1885.

SOCIÉTÉ SCIENTIFIQUE DE BRUXELLES.—**Les Ports et leur Fonction économique.**—Lovaina, 1906.

E. EHRENFREUND.—**L' Arredamento dei grandi Porti mercantili.**—Roma, 1903.

G. D. URQUHART.—**Dues and Charges on Shipping in foreign Ports.**—Londres, 1901.

II.—Puertos francos

H. L. PARTIOT.—**Un Port franc dans Paris.**—París, 1891.

P. MASSON.—**Ports francs d'autrefois et d'aujourd'hui.**—París, 1904.

(1) No incluímos en esta lista las colecciones de leyes, reglamentos, tarifas, etc.

J. Bossuet.—**Ports francs et Zones franches.**—París, 1905.

E. Boucher.—**Des Ports francs.**—París, 1902.

P. Delaunay.—**Des Ports francs. Y a-t-il intérêt à créer en France des Ports francs?**—París, 1902.

L. Duthoya.—**Villes franches. Ports francs. Entrepôts de douanes.**—París, 1899.

Ch. Monnet.—**La Création de Zones franches dans nos Ports maritimes est-elle désirable?**—París, 1905.

H. Le Marié.—**Les Ports francs.**—París, 1904.

J. Guillouard.—**Les Ports francs.**—París, 1904.

L. Estrine.—**Hambourg-Marseille. Une Zone franche à Marseille.**—Marsella, 1899.

L. Estrine.—**Un Port franc à Marseille.**—Marsella, 1899.

Chambre de Commerce de Marseille.—**Ports francs.**—Marsella, 1902.

Chambre de Commerce de Marseille.—**Rapport sur le Projet de Loi des Zones franches.**—Marsella, 1903.

A. Artaud.—**La Franchise du Port de Marseille.**—Marsella, 1898.

A. Artaud.—**Défendons-nous.**—Marsella, 1901.

A. Redier.—**Les Ports francs (Revue Politique et Parlementaire).**—París, 1901.

J. Charles-Roux.—**Les Ports francs** (extrait du **Bulletin du Congrès international du Commerce et de l'Industrie**).—París, 1899.

J. Charles-Roux.—**Rapport sur le Budget général de l' Exercice 1898.** (*Chambre des Députés: Annexe au procès-verbal de la 2.e séance du 20 juillet 1897*).—París, 1897.

L. Brunet.—**Proposition de Résolution tendant à la Création de Ports francs.** (*Chambre des Députés: Annexe au procès-verbal de la 2e séance du 30 mars 1899*).—París, 1899.

A. Boyer.—**Proposition de Loi ayant pour objet la Création de Ports francs.** (*Chambre des Députés: Annexe au procés-verbal de la séance du 4 mai 1899*).—París, 1899.

A. Muzet.—**Rapport sur les Ports francs.** (*Chambre des Députés: Annexe au proès-verbal de la séance du 6 juillet 1901*).—París, 1901.

BRUNET ET CHARRUYER.—**Proposition de Résolution tendant à la Création de Ports francs.** (*Chambre des Députés: Annexe au procès-verbal de la séance du 13 novembre 1902*).—París, 1902.

TROUILLOT, ROUVIER ET MARUÉJOULS.—**Projet de Loi relatif à l'Etablissement de Zones franches dans les Ports maritimes.** (*Chambre des Députés: Annexe au procès-verbal de la séance du 4 avril 1903*).—París, 1903.

CHAUMET.—**Rapport relatif aux Zones franches et aux Ports francs.** (*Chambre des Députés: Annexe au procès-verbal de la séance du 4 juillet 1903*).—París, 1903.

III.—Puerto de Copenhague

G. E. C. GAD.—**Copenhagen Free Port.**—Copenhague, 1896.

SOCIÉTÉ ANONYME DU PORT FRANC.—**Le Port franc de Copenhague.**—Copenhague, 1899.

TOLDREFORM-FORENINGENS KJOBENHAVNS AFDELING.—**Frihavnen ved Kjobenhavn.**—Copenhague, 1890.

IV.—Puerto de Hamburgo

L. FRIEDERICHSEN. — **Die deutschen Seehäfen.** — Hamburgo, 1889-1891.

PAUL DE ROUSIERS.—**Le Port de Hambourg.**—París, 1900.

H. HAUSER.—**Les Ports de Commerce de l'Allemagne contemporaine.**—París, 1903.

M. BUCHHEISTER.—**Die Elbe und der Hafen von Hamburg.**—Hamburgo, 1899.

VERLAG DER «BÖRSEN-HALLE». — **Die Cuxhafener Häfen.** — Hamburgo, 1897.

A. WOHLWILL.—**Die hamburgishen Bürgermeister Kirschenpauer, Petersen, Versmann.**—Hamburgo, 1903.

DR. G. SCHAPS.—**Das deutsche Seerecht.**—Berlín, 1903.

DR. H. WIMPFHEIMER.—**Der Lagerschein nach deutschem Recht.**—Karlsruhe, 1903.

DR. C. J. FREYTAG.—**Die Entwickelung des hamburger Warenhandels, 1871-1900.**—Berlín, 1906.

Statistisches Jahrbuch für das deutsche Reich.—Berlín, 1903.

Hamburg's Handel im Jahre 1902,—1903.—Hamburgo.

Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg über das Jahr 1902,—1903.—Hamburgo.

Hamburg's Handel und Schiffahrt, 1904.—Hamburgo, 1905.

V.—Puertos de Bremen y Bremerhaven

HANDELSKAMMER ZU BREMEN.—**Aus See nach Bremen-Stadt**—Bremen, 1904.

R. RUDLOFF, F. CLAUSSEN UND O. GÜNTHER.—**Die Bremerhavener Hafen- und Dock-Anlagen.**—Hanover, 1903.

HANDELSKAMMER ZU BREMEN.—**Statistische Mittheilungen betreffend Bremens Handel und Schiffahrt im Jahre 1902,—1903.**—Bremen.

Bericht der Handelskammer in Bremen über das Jahr 1902,—1903.—Bremen.

Jahrbuch für bremische Statistik, Jahrgang 1903.—Bremen, 1904.

VI.—Puerto de Londres

Report of His Majesty's Commissioners appointed to inquire into the Subject of the Administration of the Port of London.—Londres, 1902.

Turnbull's Dock and Port Charges for the United Kingdom.—Seventh Edition.

Lees' Laws of British Shipping and of Marine Assurance.—Londres, 1896.

B. W. GINSBURG.—**Hints on the legal Duties of Shipmasters.**—Londres, 1898.

H. H. WEST.—**Tonnage Laws and the Assessment of Harbour Dues and Charges.** (En las *Minutes of Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, 1904).

THE BOARD OF TRADE.—**Instructions and Regulations relating to the Measurement of Ships and Tonnage.**—Londres, 1903.

VII.—Puerto de Amberes

V. DUVERGER.—**De l'Organisation des Trauvaux Publics en Belgique et en Hollande.**—París, 1885.

G. Royers, Em. De Keyser, P. De Witt et C. G. Haenen.—**Anvers Port de Mer.**—Bruselas, 1885. (**Appendice.** Bruselas, 1898).

Exposition internationale de Paris 1900. Les Installations maritimes belges.—Bruselas, 1900.

H. Hersent.—**Le Port d'Anvers.**—París, 1898.

Notice sur le Port d'Anvers.—Bruselas, 1905.

G. Royers et Fr. de Winter.—**Les Etablissements maritimes de la Ville d'Anvers.** (En los *Annales des Travaux Publics de Belgique*, 1904).

Chambre de Commerce d'Anvers.—**Mouvement commercial, industriel et maritime de la Place d'Anvers. Rapport sur l'Exercice 1903,—1904.**—Amberes.

VIII.—Puerto de Génova

E. Coen-Cagli e O. Bernardini.—**Notizie sui Porti marittimi italiani.**—Milán, 1905.

Quinette de Rochemont et G. de Joly.—**Les Ports maritimes d'Italie.** (En los *Annales des Ponts et Chaussées*, 1906).

E. Ehrenfreund.—**Gli Impianti e l'Esercizio del Porto di Genova.** (En el *Giornale del Genio Civile*, 1902).

La Marina Mercantile Italiana. (Número del 7 de agosto de 1903, consagrado al Consorcio autónomo).—Génova.

V. Garneri.—**Considerazioni sui primi Lavori del Consorzio per il Porto di Genova.**—Génova, 1903.

S. Raineri.—**Le Tempeste del Golfo e le Difese del Porto.**—Génova, 1903.

A. Carissimo e G. Crotti.—**Funicolari del Carbone.**—Milán, 1903.

A. Carissimo, J. Crotti e J. B. de Cristoforis.—**Projet d'un Silo d'Importation pour le Service des Grains dans le Port de Gênes.**—Milán, 1897.

S. Canzio.—**Discorso per la solenne Inaugurazione della prima Sezione dell'Assamblea del Consorzio autonomo del Porto di Genova.**—Génova, 1903.

U. Navarrini.—**I Magazzini generali.**—Turín, 1901.

Camera di Commercio ed Arti di Genova.—**Resoconto statistico del Commercio e della Navigazione di Genova.**—(Años 1903 y 1904).

IX.—Puerto de Marsella

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.—**Ports maritimes de la France. (Tome VII. Marseille)**. —París, 1899.

BATARD-RAZELIÈRE.—**Port de Marseille. Travaux de construction du Bassin de la Pinède**. (En los *Annales des Ponts et Chaussées*, 1903).

BATARD-RAZELIÈRE.—**La Chambre de Commerce et le Port de Marseille à l'Exposition de 1900.**—Marsella, 1900.

MINISTÈRE DU COMMERCE, DE L'INDUSTRIE, ETC.—**Enquête sur les Moyens de venir en aide à la Marine marchande**.—París, 1897.

L. COURCELLE ET E. DARDART.—**Législation des Eaux.**—París, 1905.

Annuaire de la Marine de Commerce française.—París, 1896. (Último año publicado).

Statistique du Port de Marseille. Année 1903,-1904.—Marsella.

CHAMBRE DU COMMERCE DE MARSEILLE.—**Compte-rendu de la Situation commerciale et industrielle de la Circonscription de Marseille pendant l'Année 1903,—1904.**.—Marsella.

X.—Puerto de Barcelona

EYRIAUD DES VERGNES.—**Les Ports d'Espagne. Etude administrative et technique**. (En los *Annales des Ponts et Chaussées*, 1890).

M. DANVILA Y COLLADO.—**Leyes de Aguas, Puertos, Canales y Pantanos, explicadas y comentadas**.—Madrid, 1901.

Memoria sobre el Estado y Adelanto de las Obras del Puerto de Barcelona durante el año 1902,-1903.—Barcelona.

Sobre enseñanza del Derecho Civil

Debo algunas palabras, como prólogo, al autor del «Informe sobre el programa de Derecho Civil», para demostrar que ha tiempo perseguimos iguales propósitos fundamentales en estas materias, buscando su realización.

Era yo Decano de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales en la Universidad de Montevideo, cuando el doctor Amézaga, que había hecho su preparación para el concurso de una cátedra de Derecho Civil y que había desistido del propósito de concurrir, me comunicó cuáles eran los temas fundamentales en que reposaba el programa que él se había trazado para la enseñanza de la materia, me expuso un esbozo de sus propósitos reformistas. Aplaudí calurosamente como aplaudirán ahora todos los estudiosos.

Los trámites del concurso continuaban y no era posible divulgar el trabajo del doctor Amézaga. Hubimos, pues, de resignarnos á mantener inédito el trabajo que hoy se publica y que será leído con gran interés por todos los que se dedican con amor á las investigaciones jurídicas, al adelanto universitario en rama tan importante de la enseñanza como el Derecho Civil y al estudio verdaderamente científico de esta materia, cristalizada como pocas, debido al rutinarismo de la exégesis servil aplicada por vía de comentario á los textos de los Códigos. La enseñanza que se hace en muchas universidades, todavía, no es enseñanza de «Derecho Civil» sinó de «Código Civil»; y los programas universitarios siguen la distribución clásica de esos Códigos, preparando para la educación profesional, curialesca, y descuidando la enseñanza científica de los principios y de las instituciones jurídicas.

Se esperaban en la Facultad los resultados del concurso de Derecho Civil para dar una nueva orientación á su enseñanza, para encauzar en las tendencias modernas de la escuela crítica y enlazarla con otras disciplinas que amplían el estudio de las instituciones jurídicas y permiten sacar el mejor partido de la legislación comparada.

Lo propio debía hacerse con la enseñanza del Derecho Comercial, y declaro que, por mi parte, contaba muy especialmente con la notable labor reformista y la extraordinaria preparación y competencia de mi distinguido colega el doctor Eladio A. Velasco.

Las cosas han venido de tal manera que se ha salido simplemente de un interinato en dos cátedras de Derecho Civil para pasar á otro, y la reorganización didáctica de esa rama del Derecho ha quedado aplazada en nuestra Universidad.

Habrá que seguir, en parte, una indicación del eminente maestro, del profesor Bufnoir, arrebatado á la Ciencia en el período brillante de la mayor sazón.

Hacer un programa de examen para los abogados, legistas y notarios y trazar además el plan de un curso ampliatorio, ó independiente pero de índole rigurosamente científica.

El doctor Amézaga ha hecho resaltar las deficiencias de la enseñanza del Derecho Civil tal como se practica hoy. Eladio A. Velasco, por su lado, ha puesto de relieve el atraso de la legislación comercial y la necesidad de cambiar una parte de su plan é introducir reformas, que piden á gritos instituciones vetustas del siglo XVII que fueron reducidas á Código, en Francia, con una precipitación verdaderamente napoleónica.

Esas deficiencias, esos vacíos no son solamente un achaque nuestro. Para convencerse de ello basta seguir un poco los estudios históricos y críticos de la moderna escuela jurídica que tiene tan notables expositores y brillantes propagandistas en Alemania, en Italia, en Francia, habiendo penetrado en Inglaterra y en Estados Unidos más de lo que se sospecha.

De lo que ocurría hasta hace muy poco en la Facultad de Derecho de París da idea el nutrido libro del activísimo y muy erudito publicista argentino Ernesto Quesada sobre aquella Facultad (1906).

La enseñanza del «Derecho Privado» (Civil y Comercial) no corresponde á las exigencias científicas modernas. Pasó el período exclusivamente *exegético* en la exposición de ese derecho codificado. Pasó en la literatura jurídica; pero subsiste en la enseñanza general. Pasó también el período *dogmático* de la exposición por categorías fragmentarias, con aplicaciones silogísticas é interpretaciones deductivas, ó escolásticas: pero subsiste todavía en algunos cursos de profesores estimables. Tiempo es ya de entrar resueltamente en los planes del período del examen doctrinal DE CONJUNTO, de la revisión científica, de la generalización que pone en armonía las necesidades corrientes

con el método en la legislación, infiltrando en las hojas de nuestros Códigos el espíritu de vida que surge del estudio fundamental de las instituciones jurídicas, sometidas por igual á influencias bien patentes de factores generales que obran en todas las manifestaciones, en todas las relaciones sociales y políticas de los pueblos.

Probablemente de todo lo que tenían de aprovechable, en nuestra época, las construcciones jurídicas de los romanos,—más flexibles de lo que se supone, por lo menos «en el período de su expansión creadora» (Gény)—hemos ya aprovechado con exceso, largamente, en nuestros Códigos. Y por lo mismo, siguiendo el común sentir de los más ilustres jurisconsultos de nuestros días, puede condensarse todo el Derecho Romano en una historia de las instituciones jurídicas que generaron más tarde las categorías principales del Derecho privado actual.

Hay que cambiar el plan vetusto de esa enseñanza, ó vivificarla por el trasunto de sus impresiones lapidarias que han pasado á nuestros códigos un tanto momificados ó cerrados fanáticamente (otros profesores han dicho *moutonnièrement*) á las influencias fecundantes del ambiente moderno.

Una cátedra de «Historia de las instituciones jurídicas» comprendería el derecho romano,—que es una parte importante de ellas; y lo demás de ese curso debe consagrarse á seguir el desarrollo de esas mismas instituciones en España, en Francia, en los pueblos sajones ó anglo-sajones, haciendo notar las transformaciones operadas en Hispano-América. Hay en la enseñanza del derecho romano una parte completamente fosilizada de instituciones que ya perdieron su alma, su razón de existir y han quedado reducidas á polvo al través de los siglos—y cuya historia es hoy un recargo inútil ó perjudicial de erudición pedantesca en la didáctica de la ciencia jurídica.

Esa parte puede ser ventajosamente reemplazada con el proceso histórico, vivificado, de las instituciones que llegan hasta nosotros transformándose constantemente.

Dos años ó tres, de un curso de derecho civil, según un programa de saber mínimo, de que no pueden escaparse los profesionales; y sobre todo, como proyección luminosa un curso amplio de filosofía del derecho bien concebido,—un curso de dos años de verdadero «Derecho Civil» ó de Derecho Civil científicamente tratado, sobre un plan semejante al que proponía Bufnoir, ó al de Saleilles, ó al de Lambert, ó al que ha preconizado en opúsculos y en libros, en América y en Europa, un discípulo ilustre de Bufnoir, mi distinguido colega el profesor chileno don Alejandro Alvarez.

Las ideas están uniformadas en esa vía reformista. Nuestros profesores no son indiferentes ni extraños á estas innovaciones tan necesarias en la enseñanza, lo mismo en el Derecho Civil que en el Derecho Comercial. En la enseñanza de las otras ramas del Derecho, el progreso es enorme. Ejemplo: el Derecho Penal.

Las dificultades son de otro orden. ¿Cómo se hace en el organismo universitario,—el pasaje del régimen actual, al que aceptamos como el más racional?

Este es el problema principal de organización interna en las tareas del profesorado; de reforma en el plan de estudios; de división de programas, para satisfacer dos exigencias, por igual atendibles en la orientación de los estudios del derecho privado, y especialmente del Derecho Civil, el más refractario á la innovación, el más cristalizado de todos, del punto de vista de los estudios jurídicos de carácter amplio, que se concretan en reformas prácticas de legislación.

Es digno de elogio el valioso estudio crítico del doctor Amézaga. La abstracción lógica dejó ya de ser la característica de la ciencia jurídica; y mucho menos puede serlo del «Derecho Civil» ó del «Derecho Comercial» que tienen «necesidad de bajar á la calle y mezclarse en la vida diaria»,—pues no se concibe, según lo ha dicho el profesor Barth de Leipzig y lo reproduce Quesada; no se concibe que se contraponga la vida á la ley, como dos entidades separadas, sino que ésta es ingénita expresión de aquélla y su simple manifestación sociológica.

Es de aplaudirse el concurso que el profesor Amézaga aporta á la suspirada reforma en la enseñanza del Derecho Civil. Hay toda una escuela de juristas italianos que ha ensayado la aplicación de la doctrina de la evolución, al Derecho Civil. Una pléyade de profesores alemanes y una *èlite* de profesores franceses han abierto otros senderos llevando como divisa «¡Más allá del Código Civil!»—y la interpretación se ha vuelto más flexible; más plástico el texto rígido del Código y la jurisprudencia más amplia, más expansiva, más noble en su misión, acercándose como la ley misma á las fuentes naturales de la vida, de que los códigos no debieran ser, más que un fiel trasunto, una síntesis, un reflejo límpido y animado.

El doctor Amézaga,—como lo revelan las páginas que siguen, ha entrado francamente y con bríos en la corriente de la moderna tendencia científica que revisa, renueva y transforma á la luz de la Sociología, de los adelantos de todas las ciencias sociales y políticas y de las indicaciones de la Pedagogía,—las bases de las instituciones principales del Derecho privado que deben adaptarse por entero á las necesidades, á las condiciones de desarrollo, á las influencias de ambiente, á los ideales de mejoramiento, de reparación y de justicia

de las sociedades que progresan, robusteciendo energías y acrecentando su bienestar.

Carlos María de Pena (1)

Septiembre 6 de 1908.

---

(1) Este *Prólogo*, publicado en *El Siglo*, ha dado origen á las siguientes cartas:

Sobre enseñanza del Derecho Civil

Señor doctor Carlos M. de Pena.

Mi estimado colega y amigo:

Ayer á última hora me hicieron leer tu interesante publicación, en la cual proyectas ideas sobre enseñanzas del Derecho Civil en nuestra Universidad, con motivo de un programa que hubo de presentar en prueba de concurso—no realizado—nuestro talentoso discípulo el doctor Juan J. Amézaga.

Lo elogias mucho y haces bien, porque lo merece y porque hasta es un deber de los que ya nos vamos envejeciendo en la tarea de enseñar, alentar á los que en ella recién empiezan, porque la tarea es árdua y son necesarios todos los estímulos para que en ella perduren con eficiencia.

Pero haces mal en prodigar el justo elogio deprimiendo á los que estamos en la brecha desde ha muchos años, porque en esto se comete una injusticia y se hiere el crédito de nuestro primer centro de enseñanza superior, porque quién te leyera sin estar al corriente de lo que allí pasa, podría creer que en cuanto á enseñanza del Derecho Civil todavía nos hallamos en aquellos célebres tiempos en que el profesor obligaba al estudiante á repetir de memoria los artículos del Código, y si por desgracia se olvidaba el título del capítulo á estudio, era de inmediato interpelado diciéndosele: «El epígrafe, señor, el epígrafe!»

Tú dices en tu publicación, por más de un concepto interesante, lo siguiente:

«Los trámites del concurso continuaban y no era posible divulgar el trabajo del doctor Amézaga. Hubimos, pues, de resignarnos á mantener inédito el trabajo que hoy se publica y que será leído con gran interés por todos los que se dedican con amor á las investigaciones jurídicas: al adelanto universitario en rama tan importante de la enseñanza como el Derecho Civil y al estudio verdaderamente científico de esta materia, cristalizada como pocas, debido al rutinarismo de la exégesis servil aplicada por vía de comentario á los textos de los Códigos. La enseñanza que se hace en muchas universidades, todavía, no es enseñanza de «Derecho Civil» sino de «Código Civil»; y los programas universitarios siguen la distribución clásica de esos Códigos, preparando para la educación «profesional, curialesca», y descuidando la enseñanza científica de los principios y de las instituciones jurídicas».

Pues bien, á mi juicio no es exacto que en nuestra Universidad los profesores de Derecho Civil se limiten al estudio del Código, y que los programas vigentes sólo sean comprensivos de lo necesario para la educación profesional curialesca, sin que den base para la investigación científica y la averiguación de los principios á que debe estar subordinado el texto expreso de la Ley.

Hace mucho tiempo que los profesores de Derecho Civil, traemos á colaborar en nuestras cátedras á los maestros en la Ciencia que en Alemania, olvidando un poco el hecho concreto y aún partiendo del Derecho Romano se elevan á la abstracta especulación científica, que en Francia, con espíritu más práctico, se atienen más al hecho jurídico y que en Italia, rindiendo culto á las ciencias positivas, nos hablan de la Fisiología del Derecho y á base también de las instituciones romanas, tratan de reconstituir un organismo mundial del Derecho sustentado por los principios generales de la Ciencia, sin perjuicio de que cada pueblo se

Informe sobre el Programa de Derecho Civil

I

Con toda la autoridad de un axioma, con la convicción de que se enuncia una verdad indiscutible y evidente por sí misma, se oye á cada momento proclamar en libros, conferencias y conversaciones, que los estudios jurídicos no tienen fundamento científico alguno.

---

forme un derecho propio teniendo en cuenta el medio ambiente, las costumbres, las especiales necesidades económicas, siguiendo en su evolución progresiva el ente jurídico, sujeto del Derecho.

En nuestra enseñanza nos son familiares Savigny como Pothier, Laurent como Giorgi y tantos otros cuyas opiniones son indicadas en nuestros programas, y tan es cierto que seguimos una enseñanza científica, que los Códigos sólo los tenemos en cuenta como elementos de estudio y á ellos llegamos para hacer síntesis después de haber hecho análisis; á ellos llegamos después de haber indicado los principios que sirven para resolver los problemas científicos, á fin de averiguar si el precepto de la Ley se encuadra en ellos ó los contraría.

Es así como se estudia el Derecho Civil en nuestra Universidad, y el que quiera convencerse de ello no tiene más que concurrir á las cátedras desempeñadas por nuestros ilustrados discípulos los doctores Castillo, Escalada, Secco Illa, Salgado y hasta la del que firma; y siendo así, no me explico cómo puede decirse con justicia que nuestra enseñanza sólo puede servir para la profesión curialesca.

El propio doctor Amézaga es una prueba elocuente de lo contrario, pues con elementos recogidos en una de los cátedras de Derecho Civil, en donde lejos de seguir servilmente la letra del Código, se le criticó en cuanto á la clasificación de nulidades absolutas y relativas, pudo preparar un brillantísimo trabajo sobre la materia, partiendo de la científica y novedosa doctrina propagada por el eminente Pescattori.

Es claro, mi querido amigo, que nosotros los civilistas, aún cuando ayudamos á nuestros discípulos á seguir el vuelo de la ciencia hasta donde las fuerzas nos alcanzan, no podemos dejar de lado al Derecho positivo vigente en la República, porque no podemos olvidarnos de que antes que hacer pequeños sabios (lo que sería una pretensión criticable), tenemos que preparar al estudiante para el ejercicio de la abogacía, enseñándole á formar criterio jurídico que le sirva de brújula parar apreciar y resolver las cuestiones prácticas con el necesario babaje científico que hayan adquirido en discusión libre, dándose cuenta acabada de los autores que consulten en cuanto les alcance el tiempo para entender bien lo que leen, porque haz de convenir conmigo que si es malo cristalizarse, es peor todavía indigestarse, porque, de la cristalización algo queda—lo cristalizado—mientras que las indigestiones todo lo echan á perder.

Indudablemente nuestra Facultad de Derecho requiere ser modernizada en parte y ampliada en otra. El Derecho Romano—tal como se estudia,—no tiene gran utilidad positiva, porque la parte de él que ha resistido la evolución, ya ha sido encuadrada en el derecho positivo moderno, y en cuanto á lo demás, sólo conserva un interés histórico.

Conviene, pues, sustituir esa cátedra con una de Historia del Derecho que, partiendo de las instituciones romanas, siguiera la evolución en el derecho español antiguo, en el consuetudinario del Norte y del Mediodía de Europa hasta llegar al momento actual.

Sería también muy necesario, hasta para aliviarnos á los civilistas la tarea, crear una cátedra de Legislación Comparada en la cual se tomaría nota de las diferencias entre las leyes y costumbres de las razas sajonas y latinas y en la cual se hicieran notar las diferencias de los códigos americanos que casi invariablemente han tomado por norma el Código Francés.

Los hombres de ciencia, ó mejor dicho, los que creen ser los portavoces de los adelantos científicos modernos, son los primeros en manifestar el más profundo desprecio por las llamadas ciencias jurídicas. Ya Taine en los «Orígenes de la Francia contemporánea» se

---

Hay necesidad también de crear una cátedra de Derecho Industrial, otra de Introducción al Derecho y ampliar á dos años el curso de la Filosofía del Derecho, porque el ilustrado profesor que la regentea, por más esfuerzos que haga, no puede completar la tarea de un año tan sólo.

Todo esto es cierto, pero, de aquí no se puede concluir sin menoscabo de la justicia y de la lógica, que á causa de tales lagunas los civilistas nos hemos cristalizado en la enseñanza del Código á secas. No; esto no es exacto. Los estudiantes que salen de nuestras aulas, salen preparados para algo más que para las luchas curialescas de bajo vuelo, pues, si bien se les hace conocer el texto de la ley en su letra y en su espíritu, se les enseña á criticarla cuando es criticable y se les hace adquirir los conocimientos que van surgiendo en la evolución de la ciencia y que pueden servir para inyectar sangre nueva en el organismo existente del derecho positivo.

Y esto es todo, y mi buen amigo el ilustrado profesor de Derecho Administrativo ha de convenir en que esto no es tan poco.

D. TERRA.

Nuevos horizontes

Mi distinguido amigo y colega:

Me felicito de que el error de concepto que me atribuyes, y en que felizmente no he incurrido, haya dado lugar á tu hermosa carta,—página vibrante que honra al que la escribe y á la Universidad que te cuenta en primera fila en el cuerpo de sus profesores.

¿Cómo he podido «deprimir» á nuestro profesorado y á nuestra Universidad cuando he dicho que: «Las ideas están uniformadas en esa vía reformista?...»

Y he agregado que: «Nuestros profesores no son indiferentes ni extraños á esas innovaciones tan necesarias en la enseñanza, lo mismo en el Derecho Civil que en el Derecho Comercial...»

Esto es un honor para la Universidad y para sus profesores.

¿Me habré explicado tan mal que no he logrado hacer entender que entre nosotros no hay cuestión sobre competencia de Catedráticos, ni de métodos de enseñanza, ni de ideas reformistas que «no son extrañas ni indiferentes á nuestros profesores?...»

Habría cometido una gran injusticia é incurrido en una ingratitud si hubiese afirmado que nuestra Universidad y nuestros profesores están atrasados en la enseñanza del Derecho Civil ó Comercial. Y no he dicho, ni podido decir semejante cosa, á pesar del epígrafe, puesto que he afirmado que las dificultades en la tarea reformista «son de otro orden».

He dicho que «el problema principal es de organización interna en las tareas del profesorado; de reforma en el plan de estudios, de división de programas para satisfacer exigencias, por igual atendibles en la orientación de los estudios del Derecho privado...»—Eso he dicho.

La cuestión no es, pues, de competencia de los profesores, que no discuto ni niego, sinó que expresamente proclamo cuando digo que: «Nuestros profesores no son indiferentes ni extraños á las innovaciones», que indico.

La cuestión no es de métodos.

atrevió á señalar tales conclusiones, y claro está, que todas las censuras se dirigen contra el derecho civil y contra el comercial, dando siempre preferencia para dirigirle los ataques más violentos al primero, debido á sus universales proyecciones.

Es necesario reconocer que los jurisconsultos, ante estos ataques de los que sólo conciben la ciencia hasta donde alcanzan las reglas de las matemáticas ó de la mecánica, no han sabido, por regla general,

---

Tampoco el problema nuestro está precisamente ahí. Digo que «el problema principal es de organización interna en las tareas del profesorado» (¿Por qué has de estar tú enseñando veinte años «exclusivamente» *Obligaciones*, en Derecho Civil?, p. e.).—La cuestión, repito,—«es de plan de estudios; de división de programas...»

Sabía perfectamente que no me engañaba al afirmar que «nuestros profesores» están uniformados en la vía reformista. Tus palabras confirman plenamente mis asertos, y basta leer lo que acabamos de escribir los dos para advertir nuestro perfecto acuerdo sobre el concepto fundamental de la enseñanza, desde que ni tú ni yo aconsejamos que se prescinda de la enseñanza del Derecho positivo, ó del Código, y desde que, ni tú ni yo pretendemos eliminar la enseñanza, necesaria á los «profesionales»; ni mucho menos suprimir la enseñanza del verdadero «Derecho Civil», ó de las instituciones jurídicas del Derecho privado.

Estamos, pues, muy conformes en que «nuestra Facultad de Derecho requiere ser modernizada en parte y ampliada en otra»,—como tú lo dices,—y coincidimos en las indicaciones más premiosas y más importantes del momento, á las que agregaría algunas más, como la de dividir en dos años el curso de Derecho Administrativo.

Pero tú me llevas en todo esto una gran ventaja. Tienes toda la autoridad del profesor eximio y de la especialidad de la enseñanza en el Derecho Civil, con una práctica progresiva y luminosa de más de veinte años.

Y sabes muy bien que no he tenido necesidad de esta ocasión para hacer de tus sobresalientes aptitudes y de tu enseñanza en la cátedra, el merecido elogio. Somos amigos viejos y de espíritu bastante elevado para no dedicarnos á la admiración mutua.

Siendo Decano visité tu cátedra siempre que pude, y varias veces hice ante el Consejo,—muy especialmente cuando la revisión de los programas durante el Rectorado de Acevedo,—las apreciaciones más justas y más favorables y entusiastas sobre tu amplio concepto y tu práctica en la enseñanza universitaria.

En el «Informe» con que Amézaga precede el bosquejo de programa se te hace también plena justicia y se te cita como ejemplo. Allí se aclaran conceptos y propósitos que no he podido ampliar en el «prólogo», so pena de trasladar á él todo el «Informe».

Tienes razón: tus discípulos pregonan elocuentemente tu obra meritoria en la enseñanza universitaria; y ese es, sin duda, tu mejor galardón,—al que puedes agregar, aunque valga muy poco por la ninguna autoridad científica, el reconocimiento que siempre hice de tus méritos notorios en la cátedra y la sincera estimación de este empedernido y entusiasta universitario, tu antiguo compañero de aulas, desde la juventud y tu amigo afectísimo de siempre.

No nos concretemos en la enseñanza, á lo presente; no nos asfixiemos en los moldes actuales, y abramos, todos juntos, nuevos horizontes. Sea todo en honor de la ciencia que cultivamos con amor; en honor de la Universidad que veneramos y de sus profesores,—que estima y respeta

CARLOS MARÍA DE PENA.

Septiembre 9 de 1908.

defender la ciencia de su especialidad. Se hallan, como los sabios de la edad media, encerrados en una escolástica estrecha, viviendo fuera de la época á que pertenecen, embrutecidos dentro de las rígidas formas de la ley, y pretendiendo todavía, resolver, por principios metafísicos ya definitivamente abandonados, los problemas más complejos y abstrusos de la ciencia sociológica. Entretanto, siguen existiendo al amparo de las ciencias jurídicas, las fórmulas sentenciosas, incapaces de hacer surgir ninguna solución de carácter general que se armonice con las leyes que presiden el desenvolvimiento de las sociedades; la casuística jurídica sigue tranquilamente el progreso de las sociedades, obstaculizando diariamente muchísimos adelantos.

He aquí la causa del descrédito de las ciencias jurídicas. Estos críticos apasionados y violentos si se quiere, no han hecho mal. Al contrario, han servido de estímulo, para provocar y auxiliar una revolución en los estudios jurídicos, para hacerlos dignos de ser acogidos dentro de los conocimientos científicos de la humanidad, no ya bajo la forma de fórmulas y soluciones casuísticas de determinadas relaciones de derecho, sino como conjunto armónico de conocimientos metódicos y orgánicos, destinados á dictar las leyes de la vida de las sociedades, y á inspirar los principios de interpretación de las mismas.

Se distinguen, pues, dos fines igualmente importantes, dos objetos á la vez, en las investigaciones científicas del derecho civil. Por un lado, las investigaciones de las leyes sociológicas y de los principios de justicia á que deben obedecer los artículos de la ley; por otro lado, la aplicación particular de los principios de la ley positiva, lo que encierra el problema de su interpretación. En la primera parte se hace indispensable el concurso de varias ciencias, y muy á menudo se pedirán auxilios á la Moral, á la Filosofía del Derecho, á la Economía Política, á la Estadística, la Sociología, la Fisiología y la Psicología, las ciencias naturales, etc , etc. En la segunda parte es forzoso igualmente reaccionar. La codificación moderna no tiene un procedimiento de interpretación. Si en un principio pudo arraigarse la ilusión de que tal sistema interpretativo sería innecesario porque se creía en la omnipotencia de la ley para resolver todos los casos, la experiencia ha puesto de manifiesto el error, demostrando que es imprescindible un conjunto sistemático de reglas para la aplicación de los textos positivos.

Dejando de lado todo *parti pris*, hay que manifestar clara y sinceramente que los reproches que se dirigen contra las ciencias jurídicas tienen algún fundamento. Ahora bien, es por el estudio de estos fundamentos en que se basa la crítica, es por el conocimiento de los defectos, es penetrando á fondo en lo que encierran de verdad las

críticas, que pueden los juristas preparar sus refutaciones. Pero, no se refutará, defendiendo los defectos, ni persistiendo en los errores; se refutará haciéndolos desaparecer por la sustitución de principios lógicos y científicos, y poniendo de manifiesto la verdadera ciencia jurídica depurada de las retrancas que detienen sus progresos. Se contestará á los críticos presentándoles una ciencia jurídica nueva, sin casuismos, sin máximas, sin principios absolutos.

Todas las ciencias han podido progresar gracias á que abandonaron los moldes estrechos de la dialéctica escolástica. Casi todas, ó todas ellas, han realizado sus primeros progresos cambiando el método deductivo por el inductivo. Las ciencias jurídicas, por el contrario se han mantenido fieles al método deductivo, considerando una verdadera herejía jurídica apartarse en lo más mínimo de las sendas que tal método trazaba.

Y en este modo de pensar respecto del método coinciden los juristas, y sus críticos. Los más grandes pensadores de siglo XIX han llegado á las mismas conclusiones, sin establecer salvedades y sin hacer beneficio de inventario.

Las voces de Leibnizt pidiendo para las ciencias morales y políticas una base sólida é incontestable, en lo que concierne á las ciencias jurídicas, no fueron oídas; los votos del mismo pensador para que una lógica y un método enteramente nuevos realizaran ese ideal, no se han cumplido. Ningún hombre de genio ha sabido afrontar el problema resueltamente. ¿Quedarán siempre desoídos los clamores del alma popular contra la chicana y la injusticia de las leyes?

La sociedad moderna no puede gobernarse por principios contradictorios que amparan todas las soluciones, y por máximas de equidad que á menudo son tan elásticas como la perversidad ó venalidad de los hombres lo desean. La sociedad exige fundamentos científicos para la ley, y métodos igualmente científicos para la interpretación de la misma.

Ya se ha iniciado un movimiento revolucionario en este sentido. Es un deber de todos el prestigiarlo en la modesta esfera de acción de cada uno, contribuyendo en todo lo posible á su difusión y perfeccionamiento.

Entiendo que el programa y método de enseñanza deben dar amplia cabida á estas tentativas de reforma que ya empiezan á contar con defensores entusiastas entre los jurisconsultos de más fama en la actualidad. De las aulas universitarias deben salir los elementos que llevarán á cabo los progresos tan necesarios para las ciencias jurídicas, y deben salir con preparación suficiente para poder abordarlos. He aquí, el motivo principal á que obedecen las innovaciones que he hecho en mi proyecto de programa de Derecho Civil.

II

He dicho que en el estudio del derecho positivo hay que atender á dos cosas igualmente importantes: la investigación de los principios que sirven de fundamento á las leyes, y la aplicación de las disposiciones de las mismas á los casos particulares. La primera constituye la parte teórica del estudio de la ley; la segunda constituye la parte que podríamos llamar práctica, aún cuando la interpretación y aplicación de las leyes no está exenta de toda teoría.

En la enseñanza de la primera ó sea de los principios fundamentales del derecho civil y comercial, existen gravísimos defectos. El sistema *exegético* de comentarios á los artículos de la ley siguiendo siempre los dictados del método deductivo, ha tenido la virtud de reducir la enseñanza de esta parte teórica por excelencia,—complejísima por la variedad de las cuestiones que está llamada á resolver, que exigen el concurso de muchas de las ciencias más arriba nombradas—á una exposición deficiente é incompleta de los motivos del texto legal, al cual en casi todos los casos se presenta como la conclusión de un silogismo, cuya premisa mayor es un principio de justicia, y cuya premisa menor el caso particular que resolverá el artículo del Código. *Una razón por cada artículo, y un artículo por cada razón.* He aquí á lo que se reduce en la actualidad la teoría del derecho positivo.

No es necesario insistir mucho sobre los inconvenientes de un sistema de enseñanza inspirado en tan estrechos horizontes. Se leen en cada clase un gran número de artículos, y se exponen un gran número de razones. Las menos de las veces se discute sobre si la razón del artículo es ésta ó es aquélla. Pero, jamás, se estudia una institución de derecho en su conjunto explicando su origen, su necesidad, su importancia sociológica, sus efectos en el derecho privado, sus consecuencias económicas, etc. Se prefiere estudiar por pedazos, sin dar una vista de conjunto, y los estudiantes sólo adquieren de las importantes instituciones de derecho, las vagas impresiones que dejan las reminiscencias de sus fragmentos. No conocen, propiamente hablando, ninguna institución de derecho, y carecen de toda noción sobre la función que desempeñan todas ellas reunidas.

Hablo por experiencia personal. Conservo todavía la impresión que me produjeron los primeros estudios de derecho civil. Llegué á convencerme con toda sinceridad de que no era necesario estudiar nada en los autores. Una simple lectura del Código, pensando en los motivos de justicia que podían informar sus disposiciones, me bastaba y me sobraba para salir airoso en la clase. Allí leía el artículo, daba mi razón según mi criterio de principiante, y si no se hacía por el profesor ó por algún compañero observación al fundamento que yo había

dado á la disposición, pasaba tranquilamente al artículo siguiente. Así hice mis estudios de derecho civil en los primeros meses; así estudié importantísimas disposiciones del Código Civil; así, estudié algunas de las complejísimas cuestiones del régimen de la familia; y así, me convencí de que la materia que estudiaba carecía de toda base científica. Sin conocer la fórmula «en nuestro tiempo los libros se consultan pero no se estudian», en que el tratadista italiano Tempia, si mal no recuerdo, ha querido retratar el estado verdaderamente desalentador de la enseñanza del derecho, yo había llegado á las mismas conclusiones aunque sin concretarlas en una fórmula como la arriba transcripta.

Mi sorpresa fué grande al salir del estudio de las personas, para comenzar el estudio del Libro II del Código Civil. La obra del doctor Guillot aparece completamente transformada. Ya no son los apuntes elementales y desordenados de comentario y aclaración de los artículos de la ley. A pesar de que en apariencia sigue el método exegético, en realidad lo abandona. Los primeros capítulos del segundo tomo de la obra citada me hicieron la impresión que he experimentado cada vez que me iniciaba en el estudio de una nueva ciencia. Creí estar en presencia de un artículo científico sobre clasificación. Un método de investigación nuevo, una exposición científica y filosófica y numerosos problemas que exigían serias meditaciones. El derecho civil de los bienes, no era el derecho civil de las personas. El mismo profesor encargado de la clase en aquella época vacilaba á la par de los estudiantes, y tengo la convicción de que jamás se había planteado en la forma en que lo hace el doctor Guillot, los problemas jurídicos.

La opinión que desde principiante me había formado sobre el derecho civil, tuvo necesariamente que modificarse. Llegué á convencerme, algo tarde es cierto, de que ignoraba completamente el derecho civil en lo referente al sujeto de las relaciones jurídicas. Al comenzar el repaso dí lectura á una obra que me hizo asombrar de mi ignorancia: «*La nouva fase del diritto civile*», de Enrico Cimbali, y que desgraciadamente aún es muy poco conocida. La lectura de esa obra, y el estudio de algunos autores franceses contemporáneos completaron mis deficientes conocimientos de clase, y me habilitaron para rendir un examen que me valió calurosas felicitaciones, porque en él se veía algo, nada más que algo, *pero muy poco* de las nuevas tendencias.

Con toda sinceridad digo que de la enseñanza de clase no aproveché nada. Varias opiniones sobre cada artículo, casos más ó menos complicados de jurisprudencia resueltos siempre con el mismo criterio variable y equívoco de las construcciones jurídicas, en una palabra, *fragmentos* y *nada más*.

Debo hacer constar que esta es una de las pocas materias que en la

Universidad me fueron enseñadas deficientemente. Sería una grande injusticia generalizar estos defectos haciendo de ellos la regla general. Son la excepción.

Una de las causas principales, si no la principal de estas deficiencias, es el sistema exegético de los programas. La separación y el orden de los títulos, capítulos, secciones y artículos del Código, no responde á una separación de fenómenos jurídicos. La enseñanza puede hacer germinar un concepto equivocado de la realidad. Es necesario combatir el prejuicio—muy común no sólo en los estudiantes, sino también en algunos examinadores de Derecho Civil,—que creen que se demuestra conocer á fondo esa materia repitiendo las citas y opiniones que contiene el libro del doctor Guillot, porque con tal procedimiento sólo se consigue obtener inteligencias supernutridas en un punto, ó si se quiere en todos los artículos de la ley positiva, y anémicas en el conjunto. Esta erudición de registro, como diría el doctor Vaz Ferreira, suele deslumbrar á ciertos examinadores, que aprecian más una prueba de memoria, que una de criterio jurídico propio, y los estudiantes se dejan llevar por esa tendencia, porque al fin y al cabo es más fácil repetir opiniones ajenas, que emitir conscientemente juicios personales. Esa falsa erudición debe desaparecer de los programas y de las clases, porque, aún cuando pueda producir en los que la admiten sin beneficio de inventario una ilusión de fuerza y de energía de pensamiento, por regla general sirve de disfraz para ocultar una escasa mentalidad.

Se impone la reacción contra el sistema de enseñanza, que sigue paso á paso el camino de la ley, á base del principio «una razón por cada artículo y un artículo por cada razón», sistema que sólo sale de su monotonía para repetir en algunos casos las opiniones de media docena de jurisconsultos, cortados todos ellos por el mismo molde, y aceptar de esas opiniones la que parezca más acertada.

Las ciencias jurídicas se han considerado siempre como ciencias esencialmente deductivas. Deductivas en cuanto presentan la disposición de la ley como emanación directa de un principio general de justicia; y, deductivas en la aplicación de esa disposición á los casos particulares.

La enseñanza del derecho civil, siguiendo á los jurisconsultos de más fama del siglo pasado, se ha mantenido fiel al método tradicional. He aquí, el error fundamental. Es necesario cambiar de método; la revolución jurídica ya se ha iniciado en ese sentido, y la enseñanza debe seguirla.

III

Dice un filósofo francés del siglo XIX (no puedo precisar su nombre) que el siglo de Juan Jacobo Rousseau no quiso limitar sus vistas al presente. El sueño de esa época era la estabilidad, pero la estabilidad alcanzando de un golpe la perfección. La perfectibilidad de las sociedades no le bastaba. Pues bien: este pensamiento caracteriza toda una época, é inspira todas sus grandes obras. El Código Napoleón es un producto de aquel medio radicalmente idealista, es la obra de hombres que confían ciegamente en la autoridad de sus razonamientos y en la inmutabilidad de los principios racionales que les sirven de base. No se pensó, ni se quiso estudiar lo que convenía á sus contemporáneos, ni las leyes que exigían tales ó cuales necesidades sociales. Menos se meditó en adaptar las resoluciones del legislador á las tendencias y educación de los hombres de la época. No, ¡nada de eso! Era necesario ir más lejos, era necesario realizar de una sola vez una legislación completa que respondiera al ideal de adaptar las leyes á los dictados de la razón. La legislación debía bastarse á sí misma, y debía bastarse para siempre. Los principios de la razón, cristalizados en las fórmulas de los Códigos, debían suministrar las soluciones de todos los conflictos y de todos los problemas de la vida jurídica.

Sobre la base de estas conclusiones apriorísticas se inició y se terminó el Código Napoleón. En un principio, se creyó que la gran obra que se realizaba no necesitaba ni correcciones, ni ampliaciones, ni interpretaciones. Es conocida la célebre frase con que el Emperador manifestó su desaliento al saber que se estaban escribiendo los primeros comentarios á su obra: «¡Desgraciados! ¡Van á destruir mi Código!». Justo es consignar que este optimismo no era universalmente compartido. Si las excepciones fueron rarísimas por el número, fueron importantes por su indiscutible autoridad. Portalis, entre otros, dijo que: «si la previsión de los hombres es limitada, la naturaleza es infinita, y que sería un error pensar que pueda existir un cuerpo de leyes que de antemano resuelva todos los casos posibles. *Los Códigos no se les hacen á los pueblos, sino que los hacen ellos mismos con el tiempo*».

Portalis presumía que el derecho positivo no podía encerrar toda la vida jurídica de un pueblo. El tiempo le ha dado la razón. Nuestros programas de derecho civil, siguiendo paso á paso los artículos de la ley, continúan negándosela, y pretenden convertir al derecho civil en Código Civil. Este es el punto capital de la reforma. Insistiré para demostrar que ningún código del mundo puede contener en sus

disposiciones los elementos indispensables para dirigir la vida jurídica de un pueblo, y facilitar el desenvolvimiento de éste mismo por la senda del progreso.

IV

El estudio de la experiencia de la codificación puede hacerse siguiendo cualesquiera de los cuerpos de leyes contemporáneos. Pero, hay uno de ellos, que por ser el padre de todos, por haber sido impuesto primero por las armas, y más tarde por la voluntad de los pueblos que incorporaban á su vida social los principios de la Revolución francesa, es el más indicado para seguirlo en su proceso evolutivo.

El Código francés es ante todo una reglamentación de la propiedad; es el fruto de la insurrección de la propiedad individual de los burgueses contra la propiedad de los señores. Las cargas señoriales provocaron las protestas del tercer estado. Voltaire había dicho: «Libertad y propiedad es el grito de la naturaleza». Partiendo de este principio se explican todas las disposiciones de las leyes revolucionarias y del Código Civil. Es la premisa mayor de todos los silogismos que tienen por conclusión un artículo de la ley. La propiedad es la base del Código francés. Al menor, al incapaz, se les protege en cuanto son propietarios; al matrimonio se le considera muy principalmente como una unión de bienes, y á pesar de las apariencias, la protección legal se dirige más hacia los bienes que hacia la debilidad de la mujer. Entre los contratos, la venta, la permuta, la sociedad, el arrendamiento de cosas, el préstamo, el depósito, el secuestro, la fianza, la prenda y la hipoteca, son los objetos preferentes de estudio y reglamentación, porque todos ellos tienen relaciones de importancia con el derecho que siempre se tiene presente: la propiedad. Por el contrario, el contrato de locación de servicios, apenas si merece unos pocos y mal estudiados artículos.

Sin embargo, el incapaz debe ser protegido más en su persona que en sus intereses; la mujer debe ser elevada á la categoría de compañera del marido; la depreciación y división de los grandes dominios territoriales, han coincidido con el crecimiento y desarrollo de la propiedad mueble, á tal punto que la fortuna reside hoy en los valores más que en las tierras, con lo cual se da un mentís concluyente á la distinción que los antiguos fundaban en la máxima «*Res mobilis, res vilis*»; y, finalmente, el contrato de trabajo ha adquirido una importancia de tal magnitud que exige por su complejidad un código entero.

Para hacer ver la evolución del derecho positivo, basta tener presente que cinco artículos del Código bastaban para legislar sobre el

régimen del taller y de la manufactura Con ellos, y la amplia ayuda policial se reglamentaba el trabajo. El código del obrero era tan modesto como su condición. La justicia que le garantían las leyes sociales era proporcionada á su capital. El código no ha podido impedir que frente al derecho del propietario haya nacido el derecho del locatario; que frente á los derechos del patrón, del marido y del padre, hayan aparecido los derechos del obrero, de la mujer y del hijo; que la propiedad mueble haya sustituído la propiedad inmueble ó, por lo menos, la haya igualado en importancia; y que el salario haya conquistado un lugar al lado del capital, del interés, y del dividendo».

Para que el Código Napoleón hubiera sido á perpetuidad la fiel expresión de los dictados de la razón, y como ésta inmutable y universal, hubiera sido necesario que el mundo dejara de vivir. Donde hay vida hay movimiento, y cuando se trata de una vida compleja no puede pretenderse que siga en sus manifestaciones los principios de nuestra inteligencia, que al fin y al cabo son parte de esa vida, dependen de ella, y se transforman y modifican obedeciendo á las leyes del Universo.

El método deductivo como única fuente de estudio racional de las leyes, puede darse por fracasado. La historia de las leyes modernas lo demuestra. Un método fracasado no puede continuar siendo guía de la enseñanza del derecho. Este va más allá de los Códigos.

V

La aparición de la sociología fué mirada por los jurisconsultos desde el primer momento con la más profunda indiferencia. Se confiaba tan ciegamente en las excelencias del método geométrico, que ni por un solo momento se pensó en que la ciencia que iniciaba Augusto Comte é impulsaba Spencer con el concurso vigoroso de su genio, pudiera tener influencia sobre el derecho privado, y menos que fuera capaz de transformar los métodos de estudio y enseñanza. Tal vez, ni los mismos sociólogos perdidos en los primeros tiempos por falta de rumbos definidos, vislumbraron el alcance que podían tener los nuevos conocimientos sobre la organización social y las leyes que la rigen.

Pero la semilla del estudio y de la ciencia nunca cae en tierra estéril. Hace varios años Saleilles anunciaba, desde las columnas de la «Revue International de l'Enseignement», si mal no recuerdo, que se niciaba una nueva era en el estudio y enseñanza del derecho, y que el derecho civil, como el romano y como todas las demás ramas del derecho privado, se disponían á emplear nuevos métodos abandonando el método puramente deductivo.

El derecho civil sufre en los últimos años la influencia de las ciencias sociales. Destinado á regir lo más fundamental de la vida jurídi-

ca de los pueblos, tiene que adaptarse al medio á que debe ser aplicado. En vez de dictar leyes para que las sociedades se adapten á ellas, hay que adaptar las primeras á las necesidades de las últimas. Este estudio del medio en que se desarrollan y viven las relaciones de derecho, no puede hacerse sin el concurso de la sociología y de varias otras ciencias anexas Esto implica el abandono del método geométrico.

En nuestros días no se puede hacer un estudio de los fundamentos de la ley, ni se debe hacerlo, sin tener presentes los intereses morales, económicos y políticos de una buena organización social. El estudio crítico de la ley positiva impone un estudio previo de los fenómenos sociales, y es un absurdo someterse ciega y estrictamente á los dictados de la ley y á indicar las razones que tuvo el legislador para llegar á tales ó cuales conclusiones. Seguir al legislador y á su ley, es doblemente peligroso por cuanto no se observan los resultados de las disposiciones en vigencia, y en vez de corregir sus errores se mantienen y se confirman repitiendo los fundamentos en que se apoyaron los autores de las mismas. Nada más contrario al libre examen moderno que las palabras que á diario nos repetía un profesor de nuestra Universidad y que creo las seguirá repitiendo: «quien defiende á la ley no se equivoca, porque algún motivo se habrá tenido para dictarla». Esta máxima que acusa su procedencia napoleónica, debe ceder su lugar á fórmulas más científicas, y ya que he citado dos profesores de la Universidad para combatir sus procedimientos de enseñanza, séame permitido presentar frente á esa sentencia vanidosa, un consejo que varias veces nos dió uno de los profesores que puede ser colocado entre los más eminentes con que contamos. Me refiero al doctor Duvimioso Terra, el que cada vez que se debatía alguna cuestión, nos repetía: «No deben olvidar que la ley es *un elemento de estudio, pero que no es el único*». La ley y la opinión del legislador no es lo único que debe perseguir la enseñanza; es *sólo uno de los elementos* en que debe apoyarse. De este modo, sin limitarse á la ley y al legislador, podrá hacerse un estudio verdaderamente científico. Se pensarán detenidamente las reformas que indica la evolución de tales ó cuales instituciones; así se dictarán leyes, y se harán innovaciones de acuerdo con las exigencias de los adelantos sociales.

No sólo la sociología debe prestar su concurso. La historia del derecho, debe contribuir con su poderoso auxilio á esta regeneración de los estudios de derecho privado, dando la razón de ser de las instituciones, apreciando su valor, sus progresos, sus decadencias, en una palabra, dando los elementos indispensables para observar su evolución. La Economía Política nos pondrá de manifiesto las influencias beneficiosas ó perniciosas de ciertas disposiciones, indicando las reformas ó ampliaciones que contribuirán más eficazmente, á aumentar

65

la producción, ó á hacer más equitativamente la distribución, ó á reglamentar los consumos, etc., etc La Estadística algo descuidada entre nosotros, es una consejera fiel para los críticos de la ley y para el legislador. La legislación comparada, de la que me ocuparé aparte, merece una atención especial por el concurso eminentemente instructivo que puede prestar, como diría Appleton Sería inútil hacer notar la importancia de la Filosofía del derecho positivo, tan descuidada entre nosotros como adelantada y hasta exagerada en Alemania, en el estudio teórico de la ley.

Todas estas ciencias tienen voz y voto en la crítica científico filosófica de los textos de la ley. Todas ellas deben ser consultadas antes de dictar, de reformar, de ampliar ó de aclarar leyes. ¿Es posible, existiendo tantos factores, atenerse al método geométrico? No se puede defender un método que como éste, es de imposible aplicación cuando se presentan antecedentes de la más diversa naturaleza como causas de un fenómeno, y cuando los fenómenos se presentan conjuntamente sufriendo los unos las transformaciones que les imponen los demás. Es por el método inductivo-deductivo, como diría Stuart-Mill, que se llegará á los resultados que se anhelan.

Por otra parte, la aplicación del método inductivo-deductivo no excluye la aplicación del método experimental, sino que al contrario este último le sirve de complemento. Esta aplicación del método experimental, aunque en una forma indirecta si se quiere, ya se ha hecho en materia jurídica, estableciendo ciertas instituciones por vía de ensayo, como ha ocurrido no hace muchos años en materia de quiebras con las leyes de concordato preventivo en varios países del viejo mundo, y tengo entendido que lo mismo se ha hecho en el Brasil.

Es, pues, necesario iniciar á los estudiantes de derecho civil en estos estudios científicos del derecho privado. En el programa que he presentado procuro darles la mayor amplitud posible. Lo primero que he tenido que hacer para lograr este fin, es abandonar el sistema exegético de comentarios á los artículos de la ley, para seguir un plan más racional que permita estudiar científicamente las instituciones jurídicas.

La extensión de este trabajo me impide entrar en amplios desarrollos sobre esta interesante cuestión metodológica que será objeto de una obra especial que tengo en preparación. De ella he tomado al vuelo varias ideas fundamentales, que me permiten justificar el abandono que hago del método exegético en el programa presentado.

VI

Quiero evitar una objeción, refutándola de antemano Probablemente se me dirá que estos estudios científicos se van á hacer á expensas

del tiempo que se debía emplear en el estudio de las disposiciones del derecho positivo. Contesto: 1.° No es cierto que se haga un abandono completo de la ley. Se le coloca entre uno de los elementos de estudio, como diría el doctor Duvimioso Terra, dándole el rango que le corresponde en una clase de *Derecho Civil*, que no es una clase de *Código Civil*; 2.° No es el fin de la Facultades de Derecho crear profesionales que sirvan únicamente para defender ante los Tribunales, ajustándose á formas rutinarias, los casos que se presentan casi siempre á la resolución de los Tribunales. La rutina profesional no debe aprenderse en las clases de Derecho Civil. Debe procurarse dar á los estudiantes no el conocimiento de un gran número de casos con las resoluciones en ellos recaídas, sino proporcionarles el método que les permita precisar los fundamentos de la ley, investigarla y aplicarla. Los casos de jurisprudencia no deben almacenarse en la memoria. Para algo están los repertorios.

VII

Queda demostrado que en el estudio de los principios fundamentales del derecho civil, no es posible seguir paso á paso los artículos del Código, y quedan indicadas las innovaciones que deben hacerse en la enseñanza de esa materia. La parte práctica del estudio de esta materia, no puede ser otra que la que trata de la aplicación á los casos particulares de las disposiciones de la ley. Parece que fuera innecesario llenar muchas carillas para exponer el método que debe seguirse. Sin embargo, el tema es vasto, interesante y complejo. Hoy en día no es posible el estudio del derecho positivo sin un estudio previo del método de interpretación.

En esta parte la enseñanza del derecho civil debe sufrir importantes transformaciones. No voy á hacer un estudio de los métodos de interpretación, pero voy á indicar los defectos del que ha sido hasta hace poco tiempo universalmente admitido, y á expresar los rumbos que deben seguirse en este grave problema.

El método tradicional de interpretación ha sido la consecuencia de la codificación realizada durante el imperio francés, y que, si en la parte de fondo se redujo á la recopilación de disposiciones ya vigentes, en su forma se encontró el germen innovador del sistema de aplicación de la ley durante el siglo XIX. El nombre de método tradicional, que le aplica Genz, no le corresponde porque sólo fué conocido varios años después de estar en vigencia los nuevos cuerpos de leyes. Como sistema, se presenta por primera vez en una memoria presentada á la Academia de Ciencias Morales y Políticas de Francia por Blondeau, bajo el título «De qué fuente deben emanar en nuestros días todas las decisiones jurídicas». Claro está que la única fuente de tales

decisiones debe ser la ley. Admite, en la memoria, la interpretación de la ley, pero ella siempre debe emanar de su texto ó de su espíritu. Excluye como falsos procedimientos de interpretación todo precedente ó autoridad, los usos no expresamente consagrados por la ley, la equidad, la idea de utilidad general, las máximas ó axiomas jurídicas y hasta los principios de justicia. La ley sola debe y puede, gracias á una interpretación que podríamos llamar *de sí misma* ó *interna*, satisfacer todas las exigencias de la vida jurídica. Blondeau llegaba á sostener que en los casos de ambigüedad ó contradicción de la ley, deberían considerarse las leyes como no existentes y absolver al demandado, tesis que se encuentra sostenida en ciertos casos por jurisconsultos qne con razón ó sin ella, la opinión ha consagrado como eminentes, entre los cuales podríamos citar, así de memoria, á Laurent.

Si se suprime esta última parte de la exposición Blondeau, hay que convenir en que ella refleja exactamente el modo de pensar y de razonar de la casi totalidad de los jurisconsultos del siglo XIX, y que es antecedente forzoso de las absurdas reglas de interpretación que el título preliminar de nuestro Código Civil convirtió en principio de legislación positiva.

VIII

Dominados por los textos de la ley, acostumbrados á hacer prodigios de equilibrio en los numerosos casos de contradicciones jurídicas, los comentadores franceses é italianos modernos, han creído encontrar en los Códigos las soluciones de todos los conflictos posibles. Valette, Huc, hacen constar que difícilmente se encuentra un caso no previsto en la ley, y que cuando ese caso se presenta, nunca falta un principio análogo que permita resolverlo. Debo hacer notar que el último de los autores citados, á pesar de escribir en nuestros días, nunca habla de *interpretación ó reglas del derecho*, como los autores alemanes, sino de *interpretación ó reglas de la ley*. El mismo Baudry-Lacantinerie siguió esta corriente en la primera edición de su obra, aunque ha reaccionado, parcialmente al menos, en la segunda. Se creyó durante muchos años, con toda sinceridad, que la ley debe y puede suministrar la solución de todos los conflictos. Todas las dificultades de la práctica, todos los casos de la vida jurídica se han creído resolver ateniéndose á las fórmulas legales y á la averiguación de la voluntad legislativa. La interpretación gramatical en primer término; y si no es posible la interpretación lógica partiendo de las premisas indiscutibles de las intenciones del legislador que constituyen el espíritu de la ley. Nuestro Código, redactado y sancionado en un período de fanatismo de la ley, ha llegado hasta establecer esas reglas interpre-

tativas como disposiciones de la ley, atribuyéndoles toda la autoridad de la misma.

Los jurisconsultos no han sido las únicas víctimas de este fanatismo. También lo han sido pensadores de la talla de Stuart Mill y de Liard. El primero en su «Sistema de Lógica» y el segundo en su obra titulada «L'enseignement supérieur en France de 1879 a 1893» incurren en las mismas exageraciones y aceptan los errores del método universal.

Al derecho civil considerado en sí mismo como una serie de disposiciones deducidas directamente de los principios de justicia, se le considera igualmente deductivo en su aplicación á los casos particulares, pero deductivo con premisas previamente establecidas en forma invariable é inalterable, y que no son otras que los artículos del Código. Deducción pura de los principios establecidos en la ley positiva. He aquí lo que es el derecho para la generalidad de los jurisconsultos del siglo XIX.

Tales son las enseñanzas de la escuela tradicional. La aplicación de la ley debe hacerse, como su formación, por medio de silogismos. La premisa mayor la constituye el precepto legal, la menor el caso particular que se pretende resolver, y la solución del mismo emana necesariamente en forma de conclusión de tales antecedentes.

Pero, las disposiciones de la ley, por amplias que sean las interpretaciones que de ellas se hagan, no bastan para resolver todos los problemas que suscita la vida jurídica moderna. Esto han debido reconocerlo los mismos entusiastas del método tradicional, y se han visto forzados á encontrar las soluciones anheladas por medio de una nueva interpretación basada siempre en los principios de la ley escrita. Es el método que los alemanes han llamado de CONSTRUCCIÓN JURÍDICA (Unger, Windscheid, Ihering, Thöl). No encontrando directamente en la ley el principio capaz de solucionar las dificultades que se presentan, en vez de suplir científicamente esa ley, que sólo contiene disposiciones concretas, aplicables únicamente á casos determinados y en consecuencia insuficientes, se prefiere para seguir comulgando en los altares del fanatismo legislativo, remontarse de los casos particulares que la ley contempla, á los principios que informan ese conjunto de disposiciones especiales, para luego aplicar esos principios al caso, cuestión ó problema jurídico que el legislador no ha tenido presente, queriendo evitar con esta doble operación que pese sobre el intérprete ó sobre el juez la acusación de legicida. Es, pues, necesaria una doble operación. De un conjunto amorfo de casos concretos, inducir ó mejor dicho, adivinar, presumir, el principio que los rige, y digo adivinar ó presumir, porque muchas veces sólo por tanteos ó por vaguedades se llegará á establecer cuál es el principio á que responden un conjunto de artículos del Código. Establecido en esa forma el principio legal,

se aplicará con todo rigor el método deductivo, y el problema jurídico *no previsto* por la ley habrá sido *legalmente* resuelto. La interpretación será judaica, se hará desprecio de la justicia y caso omiso de la equidad, pero la lógica tradicional habrá triunfado y no se faltará al respeto que se le debe á la ley. Entretanto, el derecho y la moral quedarán muchas veces por el suelo.

Tal es el método de interpretación predominante, y tales son sus consecuencias. En él se inspiran nuestros programas, y por él se guían casi todos nuestros profesores. Sin embargo, hoy ya nadie puede sostener que la equidad y las exigencias de la vida social, no puedan tenerse en cuenta si la ley no las consagra. El absurdo á que lleve el método deductivo aplicado rígidamente sobre el principio legal inducido de las reglas concretas, no puede primar sobre la justicia y sobre la equidad.

Debo anticipar que al manifestarme contrario á esta aplicación cerrada del método deductivo, no voy á llegar á la consecuencia de que ese método deba ser abandonado, pues esa consecuencia implicaría el caos y la anarquía en la aplicación de las leyes. El método deductivo es indispensable en la aplicación de la ley, pero debe dejar todas las exageraciones á un lado, convirtiéndose en un método de *deducción temperada*, como lo llama con acierto Appletón.

IX

No es esta la oportunidad de hacer una crítica minuciosa del método tradicional de interpretación. Sin embargo, conviene hacer notar que ha fracasado, no sin antes reconocer como lo hace Geny, que los errores del método se justifican teniendo presente la causa que los motivó. Se quiso reaccionar contra la arbitrariedad de los poderosos. Se pretendió realizar el ideal de fijeza, de inmutabilidad, de estabilidad con que soñaron los autores de todos los trabajos de codificación, guiados por el propósito generoso de llegar á una igualdad absoluta de justicia y por el anhelo de concluir para siempre las estériles y absurdas discusiones forenses. Se creyó que el mejor remedio contra la chicana era el molde rígido é inalterable del texto legal. Error, profundo error. El tiempo, ese implacable destructor de todas las ilusiones, ha puesto de manifiesto que el remedio era contraproducente. Jamás ha existido un arma más terrible en manos de la chicana y de la mala fe que la que pusieron á su alcance los cuerpos codificados. Las contradicciones y los vacíos de la ley, subsanables las unas, insalvables los otros, han favorecido toda clase de trapisondas y han cobijado muchas iniquidades. La codificación creyó encerrar todo, y sólo alcanzó una parte. Los fenómenos de la vida jurídica que quedaron fuera de ella, no tienen ni leyes, ni principios. Y sin embargo, por

prescripción de la ley, es esa misma ley insuficiente que debe dar solución á lo que para ella ha sido inesperado.

Hay que reaccionar enérgicamente contra este sistema estrecho y unilateral de interpretación. Los programas deben facilitar el desarrollo de las nuevas tendencias de la ciencia jurídica. Es un deber del profesor encauzar la enseñanza del derecho positivo por los nuevos horizontes que felizmente aparecen señalados con toda claridad, como indicando ellos mismos el rumbo que debe seguirse.

Vuelvo á repetir que no predico una reacción violenta contra el método deductivo en la aplicación de la ley. Tal cosa significaría el reinado de la anarquía en la vida jurídica. *Si hay un texto legal que resuelva una cuestión, ese texto debe ser rigurosamente aplicado.* Soy el primero en reconocer que no existe derecho positivo, ni es menester perder tiempo en enseñarlo si no se admite la autoridad de la ley, pero rechazo toda extensión de la ley fuera de sus legítimos dominios.

He aquí la parte más delicada de la redacción de un programa, y en la cual debe ponerse á prueba el tino y la competencia del profesor. El Código Civil es una parte importantísima sí, del derecho civil, pero no es todo. Determinar hasta dónde llega la esfera legítima de los textos positivos, y poner de manifiesto las reglas que rigen la actividad jurídica fuera de ella, esa es la obra que hay que realizar en la enseñanza no sólo del derecho civil, sino en la de todo el derecho positivo.

La insuficiencia de los textos de la ley ya nadie la desconoce. Y sin embargo, es curioso observar los esfuerzos que en los tiempos modernos hacen los jurisconsultos y los Tribunales para apoyar en los textos positivos las decisiones que imponen la justicia y la equidad, fuera del alcance de los mismos. Un solo caso voy á citar que demuestra que se ha producido dentro de los fanáticos de la ley una verdadera evolución que, á pesar de todas sus protestas, y de todas las apariencias con que quieren ocultar su falta de consecuencia, los lleva á apartarse definitivamente de los textos de la ley. He aquí el caso:

Una joven había observado una conducta irreprochable hasta el momento en que empezó á mantener relaciones con un joven de fortuna. Este le hizo las más formales promesas de matrimonio, y la joven, ignorante de la perversidad masculina y del principio aquél que, como dice Pouzol, autoriza en las relaciones de las sociedades civilizadas á no pagar ni las deudas de juego, ni las del corazón, se entregó confiadamente á su seductor. Este mantuvo relaciones con ella durante seis años. Tuvo un hijo, al que el seductor trató como tal, suministrándole lo mismo que á su madre los recursos indispensables para vivir. Un buen día abandonó á la joven y á su hijo para estrechar nuevas relaciones. La joven seducida busca á su seductor

y lo hiere gravemente de una pedrada. Inmediatamente se inició el juicio criminal en el que fué condenada la joven á la pena ridícula de un franco de multa. Los fundamentos de la sentencia eran tan favorables para la acusada y contenían ataques tan violentos para el seductor, que la joven se decidió á iniciar un pleito contra éste, pidiendo 5,000 francos por daños y perjuicios y una asignación mensual para atender al cuidado del hijo nacido de sus relaciones.

Hace medio siglo los fieles intérpretes de la letra del Código francés, hubieran considerado tales pretensiones como un atentado al principio que prohibe la investigación de la paternidad. ¿Cómo obligar á un joven á pagar alimentos á un hijo natural no reconocido? Es antilegal, es monstruoso, se hubiera dicho. Sin embargo, los Tribunales franceses han hecho lugar á la acción obligando al pago de los 5,000 francos más los intereses legales, y esto antes de modificarse el principio que prohibe investigar la paternidad natural.

Lo curioso son los fundamentos de la sentencia. Fruto de una reacción contra la injusticia de la ley, quiere disimularlo, y presentar la solución como emanando de la misma ley que la fulmina, ó mejor dicho que no la ha previsto. Hace constar la sentencia que no se investiga la paternidad, y que no se pretende atribuir filiación á un hijo, y que en consecuencia el caso queda fuera del alcance del principio prohibitivo de la ley. Descartado en esta forma el texto que incomoda, se invoca para fundar la sentencia el artículo que establece la culpa aquiliana, es decir, el que establece que quien hace un daño debe repararlo. La jurisprudencia francesa se había negado á llegar á tal solución en casos análogos, y es solo después de 1870 que en algunos casos excepcionales se acordaban pequeñas indemnizaciones.

Un intérprete autorizado del Código Napoleón, Marcadé, dice que cuando se haya probado el perjuicio causado á la mujer, y siempre que *no se haga mención ni directa ni indirectamente del hijo nacido de las relaciones ilícitas,* puede acordarse indemnización. Estas condiciones eran sencillamente negar la acción. Los medios de prueba del perjuicio son difíciles, y el más evidente es precisamente el que se prohibe. Además, no se acuerda pensión alguna al ser á quien el demandado ha dado vida.

La sentencia á que nos referimos más arriba ha fijado definitivamente la jurisprudencia. Todos los diarios franceses, aún los más conservadores, la han aplaudido. *Le Temps* manifestaba que entre el mal de abandonar una construcción jurídica hecha sobre el artículo 340 que prohibe investigar la paternidad, y el mal de tolerar y proteger la injusticia, la vergüenza y la monstruosidad, había que preferir el primero que, por lo menos, no consagraba la iniquidad.

Ahora bien: yo creo que no habría un mal en no aplicar una construcción hecha sobre el artículo 340. La construcción jurídica no es

la ley. Ésta prohibe investigar la paternidad natural, no permite formar la familia natural si ella no es reconocida voluntariamente por su autor, quiere evitar los conflictos que probablemente se producirían en los juicios sucesorios, en una palabra, niega el derecho de llamarse hijo natural de Fulano, si Fulano no es el primero en declararlo. Pero esa ley no prohibe que si se prueba evidentemente que Fulano dió vida á un hombre, tenga él y no la sociedad la obligación de alimentarlo. No tendrá derechos de hijo, pero tendrá derechos de hombre, derecho de vida. No le importa, ni quiere llevar el nombre de un padre desnaturalizado, pero quiere que se le eduque y se le alimente. Tiene vida y tiene derecho de conservarla. ¿Ha dicho la ley que la conservación de esa vida, sea una carga exclusivamente social, ó un deber de la infeliz debilitada por el embarazo, por la lactancia y por el abandono con la miseria consiguiente? Aquí empieza la construcción jurídica. Se ha llegado al absurdo de sostener la afirmativa infiriéndola del principio que prohibe investigar la paternidad. No hay, pues, motivo para invocar contra la más justa y la más humana de las decisiones de la justicia, el argumento lapidario de la fuerza de la ley.

Creo que no hay que vacilar como lo han hecho los tribunales franceses afianzando un fallo en el principio de la culpa aquiliana, y oponiendo á la construcción jurídica sobre el principio de la prohibición, la construcción fundada en la máxima de que quien causa un daño debe repararlo. La decisión debió ser eliminatoria, es decir, limitarse á rechazar las proyecciones que se pretendía dar al principio de la prohibición, y fundarla enérgicamente, en la justicia, en el derecho, en los principios de humanidad.

X

Repito que no voy á hacer un estudio crítico de los métodos de interpretación. Tengo un libro en preparación sobre esta materia, y espero que circunstancias imprevistas no me impedirán terminarlo. Sin embargo, debo hacer notar que el estudio de los sistemas de interpretación debe hacerse en el curso de Derecho Civil, y que los programas no deben ser un obstáculo para que esos métodos puedan ser libremente aplicados. Ahora bien: hay un orden que impone necesariamente el sistema más condenable y más anticientífico: es el orden de distribución de la ley.

Es sabido que Lambert ha sostenido que el derecho civil no es exclusivamente el código, al lado del cual, según ese autor, figuran como fuentes vivas de derecho, la jurisprudencia, la doctrina y las soluciones de la vida práctica. Saleilles ha opuesto el principio de la mutabilidad y *perfeccionabilidad* legal al antiguo prin-

cipio que consideraba á la ley como una fórmula sagrada é inviolable, que sólo podría modificar, adaptar ó completar una nueva ley. El organismo inerte y muerto de la ley, se transforma en un organismo con existencia y vida propia capaz de desarrollarse y de transformarse colocándose en condiciones de satisfacer las exigencias de la sociedad moderna. La interpretación no se hará ya, según Saleilles, buscando las opiniones del legislador que la dictó, sino estudiando las condiciones del ambiente social en que debe aplicarse y adaptando el concepto de la fórmula legal á la evolución experimentada por la relación jurídica á la cual debe aplicarse.

He aquí, cómo frente al método tradicional se presenta un método completamente opuesto, con tendencias tan excesivamente reformadoras que se podrían calificar de revolucionarias. Es el efecto de lo que Spencer llama el ritmo del movimiento. Un movimiento en un sentido ha producido un movimiento en sentido opuesto. Se acusa al sistema tradicional de cristalizar el derecho en los moldes estrechos en que el legislador creyó resolver todas las exigencias que se presentaban en tiempos ya pasados. Pues bien: se reacciona pasando con el mismo fanatismo al otro extremo. El derecho debe satisfacer ante todo las necesidades de la vida jurídica actual, y en consecuencia, la mejor interpretación de las leyes es aquella que mejor las adapta á las necesidades de la hora presente. La ley no ha podido quedar fuera del movimiento social. A la par que la sociedad se modifica, á la vez que aparecen y se reforman las diversas instituciones que la constituyen, las leyes evolucionan adaptándose al nuevo medio. La ley debe ser independizada del estado social que la dictó, y del pensamiento de sus autores para gozar de una existencia autónoma de acuerdo con todas las variaciones de la vida jurídica. Contra la tiranía de la intención del legislador, ya Cimbali protestó diciendo que no deben confundirse los propósitos ni las palabras de los autores de la ley, con la ley misma, cuya autoridad, *objetivándose* é *impersonalizándose*, es superior é independiente á la individual de las personas que concurrieron á formarla. La ley tiene vida, autoridad y acción propia. En un momento dado no es más que la simple expresión de un estado social determinado Pretender que aquélla perdure cuando éste ha sido modificado, es ser más realista que el rey. La ley debe seguir paso á paso las variaciones de la sociedad en que debe ser aplicada. El texto de la ley no es una excepción á la ley de evolución. Evoluciona y se transforma á consecuencia de los desequilibrios entre las fuerzas individuales y sociales.

Esta reacción la considero exagerada. No es posible desconocer la autoridad de la ley; no se puede bajo ningún concepto, á no ser que se procure implantar el reinado de la arbitrariedad más completa, sostener que las disposiciones de la ley pueden transformarse conjunta-

mente con las sociedades. La ley que resuelve en un sentido determinado un caso concreto, no SE TRANSFORMA: su evolución es imposible. Si no responde ya á las exigencias de la sociedad, debe ser sustituída por el legislador, pero no se modifica ni por sí, ni por la voluntad del intérprete.

Por otra parte, es incuestionable que la ley escrita es insuficiente y que no suministra las soluciones de todos los problemas jurídicos planteados por la vida cada día más intensa de los pueblos, y el sistema de las construcciones jurídicas sobre la misma ley insuficiente, es igualmente impotente para darlas. En consecuencia, es forzoso dejar un amplio horizonte á las exigencias de la naturaleza de las cosas y á las de la vida, todas las veces que esta amplitud de horizontes no esté limitada por una norma del texto positivo que ordene con carácter obligatorio la decisión que debe darse. En una palabra: *con la reserva debida á estas órdenes de la ley, ante las cuales, como dice Geny, la voluntad individual debe rendir su pabellón, el intérprete es dueño de sus decisiones y no está sujeto más que por el fin de su misión que le obliga á inspirarse en los principios de justicia y de utilidad social, fuentes de toda la vida jurídica de las sociedades modernas.*

Tal vez se invoque contra este sistema de interpretación el que tiende á establecer el reinado de la arbitrariedad. Contesto. También establece el reinado de la arbitrariedad el sistema de las construcciones sobre la ley, y lo que es más grave el reinado de la arbitrariedad injusta, porque las soluciones equitativas no siempre encuentran una disposición en que apoyarse. Entre la arbitrariedad á base del chicaneo legal, y la arbitrariedad á base de la justicia y de la equidad, me parece que la elección no es dudosa. Además, no hay tal arbitrariedad, desde que la interpretación debe hacerse científicamente, consultando la naturaleza íntima del fenómeno jurídico, sus proyecciones económicas y sociales y finalmente los principios de justicia.

Otra objeción que ya se ha levantado, es que el sistema propuesto tiende á violar el principio de la división de los poderes. Contesto: 1.º No pueden confundirse las funciones judiciales y legislativas, tan cuidadosamente separadas por todas las Constituciones, porque la misión del intérprete es resolver un caso particular y la del legislador dictar normas de carácter general; 2.º Aún cuando se diga que el intérprete por medio de las soluciones concretas impuestas por el juez, forma la ley, tal acusación no se puede dirigir contra el sistema de interpretación, porque las mismas leyes, obligando á los jueces á fallar á pesar de la insuficiencia ú oscuridad de sus preceptos, lo convierten en legislador de esos casos particulares, sin que á nadie se le haya ocurrido ver en tal cosa una violación del principio de la separación de los poderes; 3.º Nada de esto puede considerarse contrario á la división de los poderes, desde que nadie desconoce

al Poder Legislativo la facultad de dictar normas obligatorias para esos mismos problemas que por deficiencia de la ley resuelven los intérpretes y los jueces.

No puedo ni hacer exposiciones completas, ni críticas detenidas. Me faltan materiales y tiempo para ello. Sólo me interesa hacer notar que he procurado en el programa que se conozcan esos métodos por el estudiante, y que el programa de la asignatura permita la aplicación de ellos, que no esté embanderado como ahora en el método tradicional, que impone forzosamente el orden del Código Civil.

XI

El orden en que deben presentarse al estudiante las diversas instituciones de derecho tiene una doble importancia: en primer lugar la de cumplir con el principio de universales proyecciones, que á la vez es un principio pedagógico, de la economía del esfuerzo; y, en segundo lugar, la de obtener, gracias á la eficacia de un método científico y racional, que se conozca la unidad y *generalidad* de los principios fundamentales, los puntos de contacto de todos los derivados de éstos que forman las diversas partes del edificio jurídico, el alcance de cada una de las instituciones de derecho, y el lugar que se les asigna en la vida jurídica de los pueblos.

La cuestión de método no es, pues, una cuestión puramente pedagógica, sino que también lo es científica. He demostrado que el orden actual de los programas, ajustándose al de las disposiciones del Código Civil, no permite el estudio teórico de la asignatura, ni tiene la elasticidad necesaria para que puedan aplicarse con entera libertad los métodos modernos de interpretación.

Ahora bien: el abandono del orden de distribución actualmente en vigencia, también es condenable del punto de vista pedagógico como lo es del punto de vista de los adelantos y progresos de la asignatura.

Esta cuestión de método no había sido objeto de nuestras preferencias hasta que el decreto del Ministerio de Instrucción Pública de Francia, de julio de 1893, vino á promover una discusión seria entre los partidarios del antiguo sistema de exposición que se ajustaban al plan y articulado del Código Civil, y el nuevo procedimiento de exposición lógica y científica. Guillouard dice que las obras de derecho civil lo mismo que su enseñanza han pasado por tres períodos. El primero es el período *exegético* de comentarios libro por libro, título por título, capítulo por capítulo, artículo por artículo y palabra por palabra del Código Civil. Su representante más genial fué Troplong. El segundo período es el período *dogmático*. Principal representante: Demolombe. Continuador: Laurent. Se expone el derecho civil

siguiendo el Código, pero sin seguir paso á paso los artículos. Como la misma palabra lo indica, y como Demolombe lo hace notar, se expone el Código en forma categórica, de manera dogmática, explicando los principios é indicando las aplicaciones. El tercer período es el período *científico*. Aubry y Rau es un precursor y su primer expositor francés. Bufnoir, el malogrado profesor de París, el más ardiente y el más genial de los maestros que lo han aplicado. El derecho civil no es el Código Civil.

El peor de todos los sistemas es el que sigue paso á paso el Código Civil. En la enseñanza sus efectos son desastrosos. Como dice Capitant, profesor de Grenoble, «las ideas generales se borran, desaparecen para no dejar subsistentes más que la interpretación estricta y recta del texto legal; la exposición de las teorías de conjunto que proyecta una luz tan viva sobre las diversas partes del organismo jurídico no encuentra acomodo, y cesa poco á poco de ser presentada. Las nociones más diversas, menos vinculadas, se encuentran accidentalmente reunidas; otras, por el contrario, á pesar de existir entre ellas una relación de parentesco indiscutible, se encuentran colocadas en categorías diferentes, y el espíritu confundido en un camino lleno de dificultades pierde de vista el punto de partida y el punto de llegada, se extravía en medio de los obstáculos sin poder percibir los lazos de unión de las diversas instituciones jurídicas».

«El decreto de 24 de julio de 1896 ha roto con esa tradición detestable y dado, no lo dudamos, un nuevo rumbo á la enseñanza del derecho civil, primero acordando á cada profesor una libertad muy grande y después bosquejando las grandes líneas de un plan concebido de una manera racional. Este plan que ha tenido la ventaja de no ser excesivamente rígido y no imponerse necesariamente á la voluntad del profesor, se ha elaborado según el método seguido después de largos años en Alemania, para la exposición del derecho romano y de la legislación actual, método que se ha separado poco á poco del estudio de los principios jurídicos, libremente, fuera del cerco de los textos positivos y cuyo empleo ha hecho reconocer el valor y las ventajas á tal punto que todos los autores lo han adoptado.

XII

Quedaba resuelto después de las anteriores consideraciones el abandodo del orden del Código Civil. Quedaba, sin embargo, por resolver la parte más difícil. ¿Cuál sería el orden que debía sucederlo? He aquí, el problema á resolver:

El problema se presentó en Francia en 1895, y el más ilustre civilista de nuestra época, Bufnoir, planteó la cuestión en estos términos: Se presentan tres soluciones:

I) Mantener la ley del tiempo del primer imperio, que prescribe enseñar el derecho civil en el orden establecido por el Código Civil. Bufnoir reconocía que esta distribución tiene una cierta ventaja práctica porque atrae al estudiante al estudio de los textos, pero opone *un obstáculo insalvable para todas las concepciones científicas del derecho civil*. Además, presenta del punto de vista de la enseñanza, un doble inconveniente: 1.º) Hace muy difícil la tarea del profesor, que casi desde el principio se encuentra frente de disposiciones que suponen el conocimiento de principios y doctrinas que deben encontrarse más adelante en el Código. En nuestro programa tenemos un año entero en esta situación absurda: el segundo año. Se hace el estudio de las sucesiones testamentaria é intestada, sin conocer el régimen de los bienes en el matrimonio, como si fuera posible formarse una idea de la liquidación de una sucesión sin conocer las disposiciones que rigen la sociedad conyugal. Sin un estudio de las condiciones, plazos, rescisión, nulidad, etc., en la teoría de las obligaciones, hay que estudiar esas modalidades en los legados y particiones, etc., etc.; 2.º) Agrupa en los estudios de cada año materias completamente distintas entre las cuales no existe ningún lazo lógico de unión.

II) Dejar á cada profesor una libertad completa. Es imposible, porque siendo los profesores de los distintos años, independientes, formarían caprichosamente sus programas y muchísimas materias dejarían de ser enseñadas. No es tampoco nuestro sistema, que somete á la aprobación del Consejo los programas de las diversas asignaturas.

III) Bufnoir propuso un sistema transaccional. Establecer un programa de examen y dejar libertad al profesor, para *extender sus enseñanzas fuera de él*, siempre que al fin del año los estudiantes conozcan los puntos sobre los cuales deben ser interrogados. Se abandona el orden del Código en los programas haciendo la siguiente distribución: *1.er año:* Teoría general de las personas y de las incapacidades; teoría de los bienes y de los derechos; exposición completa y de los derechos reales; modos de adquisición, excepto sucesiones y donaciones, y testamentos,—y los modos de extinción; *2.º año:* Teoría general de las obligaciones, contratos, excepto sociedad conyugal, y garantías reales y personales; *3.er año:* Derecho de familia completo, régimen individual de los bienes, sucesiones y donaciones, y testamentos.

Este plan de M. Bufnoir ha dado lugar á grandes discusiones. El segundo y el tercer año resultaban sumamente recargados. Pudo comprobarse la excelencia del mismo sistema y las ventajas que tenía sobre la rutina del Código. El *rapport* presentado al Ministerio de Instrucción Pública de Francia por la Comisión informante de la Universidad de Nancy y que lleva las firmas autorizadas de su deca-

no Blondel, de Binet y de Gény, informe redactado por este último en forma magistral, empieza haciendo constar que la reforma de los programas, abandonando el antiguo sistema, ha sido consagrada definitivamente por los resultados auspiciosos que hay que conservarlos de un modo irrevocable. Pero, Glasson y Villey habían presentado al Ministerio de Instrucción Pública una memoria haciendo notar la imposibilidad de cumplir con los programas de 2.º y 3. año, principalmente el último. No hay duda de que esos programas estaban recargados. Se propusieron diversas soluciones, y al fin en 1904 se modificó la distribución de las materias recargando el programa de 1.er año para aliviar los demás.

XII

Entre nosotros el problema se simplifica: tenemos cuatro años en vez de tres para hacer la distribución. Sin embargo, las enseñanzas de las experiencias francesas las he aprovechado.

Después de hacer diversas distribuciones he llegado á la siguiente, que me parece la más práctica y racional:

1.er año—I. *Principios generales y nociones de las principales instituciones del Derecho Civil. Teoría general de las leyes.*

II. *Estudio del sujeto de las relaciones jurídicas.—a) Personas físicas:* estado civil, domicilio, ausencia, capacidad é incapacidad; *b) Personas morales.*

III. Estudio del objeto de la relación jurídica. De los bienes. De la propiedad y de los derechos reales. De la posesión. De los modos de adquirir, incluso la prescripción adquisitiva. De la reivindicación.

2.º año.—Teoría general de las obligaciones, comprendiendo la prescripción extintiva. Teoría de las nulidades. Teoría de las pruebas.

3.er año.—Teoría de los contratos especiales, estudiando todos los contratos menos sociedad conyugal. Matrimonio. Paternidad y filiación.

4.º año. Sociedad conyugal y dotes. Sucesiones.

Paso á dar las razones que he tenido para hacer la distribución.

XIII

PRIMER AÑO

I.—Empieza el programa *con el estudio de los principios generales del derecho civil y de sus principales instituciones.* Considero indispensable esta parte general. Fué incorporada por Bufnoir al programa de 1895, tomándola de los alemanes, los cuales siguiendo á Unger

consideran esencial conocer esa atmósfera en que viven y se desarrollan las diversas instituciones. Este conocimiento elementalísimo, evita al profesor la incomodidad de estar á cada paso interrumpiendo sus exposiciones para dar noción de las palabras que emplea.

Teoría general de las leyes. Es un estudio que en la actualidad se hace deficientemente. Aún cuando creo, como Bufnoir, que en la enseñanza deben dejarse completamente á un lado las citas de opiniones ajenas que á nada conducen sino á demostrar una erudición superficial, y que ante todo debe procurarse la investigación de lo fundamental, la filiación de las ideas, es indispensable el conocimiento de las doctrinas jurídicas científicas. En esta parte del programa no se citan autores por su opinión, sino que se exige el conocimiento de doctrinas jurídicas. No es un estudio superficial, sino fundamental.

II.—*Estudio del sujeto de las relaciones jurídicas*. Aquí hay importantes modificaciones Suprimo del programa actual todo el matrimonio, paternidad y filiación. Glasson y Villey en el deseo de aliviar al programa de 3.er año francés, creían conveniente agregar al primer año, matrimonio y filiación. El *rapport* Blondel, Gény y Binet, no aprueba esta opinión fundándose en consideraciones incontestables. La teoría del matrimonio, aún fuera de su disolución por el divorcio que levanta graves dificultades hasta de procedimiento, se compone de dos partes principales: la formación del matrimonio y sus efectos. «Las reglas jurídicas sobre la formación del matrimonio tienen su sanción, y puede decirse, su centro práctico en la teoría de las nulidades del matrimonio. Ahora bien, aún cuando las nulidades del matrimonio tengan algunas especialísimas disposiciones, como las tienen también las de otros contratos, en realidad no son más que una dependencia, que una aplicación especial de las que afectan á los actos y contratos jurídicos viciados en sus condiciones esenciales». Y no conociéndose á fondo la doctrina de la nulidad en general, no puede conocerse la que corresponde en especial á un acto jurídico. Además el matrimonio es un contrato que reune los elementos de los demás. Es cierto que lo separan de ellos importantes diferencias, pero aún de este punto de vista conviene estudiar la teoría general de los contratos para apreciar mejor los caracteres especiales del matrimonio. Además me parece absurdo separar por tres años, lo principal al matrimonio, de su accesorio, el régimen de los bienes dentro del mismo. Si se considera el punto de vista de los efectos del matrimonio, al principal de todos ellos, la incapacidad de la mujer casada no puede separarse del régimen que establezcan las capitulaciones matrimoniales.

En cuanto á la filiación, es materia tan delicada, tan compleja que sólo al fin de los estudios de derecho privado puede estudiarse con entero conocimiento de todos los importantes factores que deben ser

tenidos en cuenta. Suscita problemas delicados de prueba, de nulidad y complejísimas cuestiones que exigen nociones de antropología y sociología criminal, economía política, estadística, etc.

Por otra parte, tanto el matrimonio como la filiación están estrechamente vinculados con las nociones y conviene formar un todo orgánico y homogéneo.

Se agrega en el programa un estudio tan completo como lo exigen los adelantos jurídicos de los últimos tiempos, de la *personalidad moral.*

III.—Continúo el programa con el estudio de los bienes. Aún cuando hay cierta tendencia cada vez más pronunciada á considerar los derechos reales como *obligaciones pasivamente universales* (1), me parece que no ha llegado aún el caso de estudiar estos derechos después de las obligaciones. Por otra parte, he subsanado esta dificultad en el programa, imponiendo cierto paralelo entre derechos reales y personales, lo que obligará á profundizar el estudio de los primeros, y tener presente ese paralelo al especializarse en el 2.º año en el conocimiento de los últimos.

El vacío que queda en el programa vigente de primer año con la separación del matrimonio y de la filiación, lleno con materias más vinculadas y con los temas más sencillos, como un modo de adquirir la propiedad, íntimamente relacionados con este derecho. Incluyo la prescripción adquisitiva, después de haberme convencido de que en la forma en que se distribuye esa materia en el programa su estudio no presentará absolutamente ninguna dificultad. Por el contrario, será una de las materias más fáciles del 1.er año. Completan el programa las nociones generales que le sirven de introducción, y las ampliaciones que he hecho sobre personalidad moral hoy en día tan deficientes.

XIV

SEGUNDO AÑO

Este programa, más que una reforma ha sufrido una trasposición. Es el mismo presentado hace un año por el ilustrado profesor de 3.er año, doctor Duvimioso Terra.

Para hacer esta trasposición del estudio de las *obligaciones* al segundo año, he tenido motivos de orden *interno,* es decir, que proceden del estudio de la misma asignatura, y motivos de orden *externo,* es decir, que encuentran su fundamento en la distribución y estudio de otras materias de la carrera de abogado. Empezaré por los últimos.

(1) *Michas.* Le droit réel est une obligation passivement universelle.
Geny. En la «Revue de l'Enseignement».

En la actualidad la teoría de las obligaciones y como parte ó complemento de ella, la teoría de las pruebas se estudian en un año de derecho conjuntamente con Procedimientos Judiciales 1.er año y con Derecho Comercial 1.er año. Ahora bien: No es posible estudiar el régimen procesal de las pruebas, y las variadas disposiciones que sobre el particular contiene nuestro Código de Procedimiento Civil, sin conocer las doctrinas y disposiciones sobre la materia que deben estudiarse en Derecho Civil. Aún cuando en apariencia el estudio es simultáneo, porque el plan de estudios comprende ambas materias en el mismo año universitario, en realidad el estudio del procedimiento en la prueba se hace antes porque se halla casi al principio del programa, mientras que la teoría de la prueba se estudia al final del curso de Derecho Civil porque se halla al final del programa de esa asignatura, porque le corresponde figurar después del estudio de los contratos y obligaciones. Resulta, pues, que la legislación de *forma* que se apoya en la de *fondo* es conocida por el estudiante sin haber estudiado esta última. El catedrático de Procedimientos Judiciales 1.e año, doctor De-María, se ve obligado á estudiar la legislación de *fondo* conjuntamente con la de *forma*, perdiendo varias lecciones en adelantar á los estudiantes nociones que ya debían tener al entrar á matricularse en esa asignatura.

En cuanto al Derecho Comercial las dificultades son mayores. En el 1.er año se estudian los contratos comerciales, y los estudiantes ignoran todavía los principios que rigen los contratos en general, carecen de toda noción sobre individualidad y solidaridad, tan esenciales en el estudio de esta asignatura, porque antes de que el ilustrado y laborioso profesor de 3.er año de Derecho Civil haya tenido tiempo material de abordar esas materias, ya están sobre el tapete en la clase de Comercial. Mandato comercial y comisión, compraventa, depósito, etc., etc., se ven en la clase de Comercial tropezando á cada paso con la dificultad provocada por la falta de conocimiento de la teoría de las obligaciones.

Estos argumentos bastan y sobran para justificar la trasposición del estudio de la teoría de las obligaciones del 2.º al 3.er año de Derecho Civil.

Pero hay otros motivos poderosos que he llamado de orden interno Hecho el estudio del *sujeto de la relación jurídica*, completados los conocimientos sobre el *objeto* de la misma relación, es decir, sobre los bienes, conocidos el derecho de propiedad y los demás derechos reales, lo mismo que los modos de su adquisición y defensa, la materia más sencilla, la que es imprescindible conocer para abordar el estudio de cualesquiera de las demás disposiciones del Derecho Civil es la teoría de las obligaciones. En los programas en vigencia, en el segundo año se estudian las sucesiones testamentarias y *ab intestato*.

Tanto unas como otras, y como las disposiciones comunes que las rigen, son deficientemente estudiadas. El alumno tropieza á cada paso con dificultades que es incapaz de resolver por falta de conocimientos. Así ocurre con todas las cuestiones que tan á menudo se presentan sobre nulidad de testamentos. Lo mismo pasa con las condiciones, cargas y plazos en las disposiciones testamentarias. La partición, la colación, etc., suponen extensos conocimientos de la nulidad, y es absolutamente imposible darse cuenta de la naturaleza y especialidad de la rescisión de partición sin tener conocimiento de la acción de anulación ó rescisión. Pero sobre todo esto está una dificultad mayor todavía. ¿Cómo es posible que un alumno se dé cuenta del mecanismo del sistema sucesorio sin tener las más breves nociones sobre sociedad conyugal y dote? No es posible darse cuenta del procedimiento de liquidación de la sucesión, si no se conocen las reglas que rigen los bienes dentro del matrimonio, institución fundamental de la familia, y por consiguiente, fuente de todas las disposiciones sobre sucesiones. Recuerdo que cuando estudié por primera vez *la porción conyugal*, no podía explicarme las complicaciones que me presentaba el profesor. Al fin me dí cuenta que el secreto de todo estaba en las disposiciones del capítulo de sociedad conyugal.

Si las sucesiones deben ser estudiadas después de las obligaciones, y del contrato de sociedad conyugal, los demás contratos especiales no pueden tampoco colocarse antes de la teoría general de las obligaciones y contratos.

El orden de distribución se impone. El conocimiento previo de las obligaciones es imprescindible para el estudio de los contratos en especial, y para las sucesiones. Pues se le coloca en primer término. El orden lógico coincide una vez más con lo que indican los principios pedagógicos.

Otra modificación que he hecho es la separación de la teoría de la nulidad de los modos de extinguir las obligaciones, haciendo de ella un cuerpo de doctrina independiente. Los motivos que he tenido se encuentran en el capítulo I de mi tesis «*Sobre nulidad*», existente en la Biblioteca de la Facultad de Derecho. A ellos me remito.

He colocado en vez de la teoría de la nulidad la prescripción extintiva Es el lugar que le corresponde, y completa los conocimientos del 1.er año sobre prescripción adquisitiva.

XV

TERCER AÑO

El programa contiene en el tercer año el estudio de todos los contratos especiales menos sociedad conyugal. Entiendo que este orden

estaba indicado desde que se hace el estudio de las obligaciones y contratos en general en el segundo año.

Respondiendo al deseo de aliviar un poco el 4.º año — suprimo la sociedad conyugal del programa actual de este año que pasa al 4.º año del programa nuevo, pero en cambio el matrimonio y la filiación los incluyo en el programa de 3.º.

Consigo por este medio, no sólo aliviar el programa de 4.º año, sino también completar el de 3.º que quedaría sumamente reducido. El derecho de familia empezaría á estudiarse en 3.er año y se completará en el 4.º.

Mantengo la división de las donaciones y de los testamentos que los autores franceses persisten en asimilar. No creo necesario indicar los motivos que he tenido para ello.

XVI

CUARTO AÑO

Queda justificado en las líneas anteriores el programa de este año. La distribución racional impone las materias que coloco en este año. Entiendo que es el único medio de que pueda el catedrático dedicarse á dar su curso sin tener que detenerse á cada paso para adelantar al estudiante nociones que no tiene.

XVII

No pretendo haber hecho una obra completa. Creo que puede ser mejorada, pero lo indispensable es concluir con lo peor, y lo peor es lo que actualmente tenemos en vigencia. Es urgente reaccionar contra los actuales programas. No niego puedan discutirse algunas de las conclusiones á que arribo. Todavía se discute en Francia por Genz, Blondel, Tissier, Glasson, Villey, Chofel, Planiol, etc., este punto y no han logrado ponerse de acuerdo.

Nosotros tenemos un año más para hacer distribuciones racionales sin recargar demasiado tal ó cual año. Mi tarea ha sido facilitada por esta causa.

XVIII

Entiendo que el mismo programa que he presentado debe regir para los estudiantes de Notariado, suprimiendo los problemas jurídicos y las exposiciones de ciencia jurídica.

Hasta ahora se enseña á los estudiantes de esa sección anexa á la Facultad de Derecho el articulado de la ley, que repiten sin provecho

alguno. Opino que debe enseñárseles solamente los principios y nociones generales de las instituciones jurídicas, y el articulado del Código en lo que tenga relación directa y especial con su profesión, como son, por ejemplo, las formalidades de los testamentos.

XIX

La legislación comparada debe desempeñar lo mismo que la historia del derecho, una doble función en la enseñanza del Derecho Civil: 1.º) En la parte teórica de la materia para estudiar las instituciones del extranjero, compararlas con las propias, y percibiendo semejanzas y diferencias, establecer los principios jurídicos comunes ó universales, y valerse de ellos como medio de perfeccionar las instituciones nacionales; 2.º) En la parte práctica, como auxiliar poderoso para la interpretación de la ley positiva.

XX

CONCLUSIÓN

Quisiera hablar algo sobre la formación del estilo que podría llamar jurídico y forense. Pero esto extendería demasiado este trabajo.

Lamento no poder extenderme más sobre estos puntos. Llego á Lisboa, y debo enviar este informe. Me faltan libros y antecedentes, y me he visto obligado á redactarlo confiando en mi memoria, y en un par de cuartillas de apuntes. Sin embargo, tengo entera confianza en la fidelidad de mi memoria para las citas.

Aún cuando no se aprueben los programas que he presentado, me consideraré satisfecho, si mi trabajo tiene por resultado provocar una reforma que día á día va siendo más imperiosamente necesaria. Habré sido el promotor, y esto me basta.

A bordo «Cap Ortegal», octubre 1.º de 1906.

JUAN J. AMÉZAGA.

Programa de 1.er año de Derecho Civil

CAPÍTULO I

Nociones generales

I—Del derecho en general, distinción del derecho positivo y de natural—El derecho objetivo y el derecho subjetivo—Derechos políticos y derechos civiles—División de los derechos civiles—Derechos públicos ó personales—Derechos de patrimonio—Derechos de patrimonio: derechos reales, derechos de obligación—Derechos de familia—Breves nociones sobre las acciones.

II—Fuentes del derecho—La ley, la costumbre.

III—De la codificación.

IV—Subdivisiones del derecho positivo privado.

V—Breves nociones históricas del derecho civil en general y del derecho civil nacional—La evolución del derecho civil.

VI.—El derecho comparado—Su objeto—Su utilidad del punto de vista del mejoramiento de las instituciones nacionales, y del punto de vista de la interpretación de la ley positiva.

CAPÍTULO II

Teoría general de las leyes

I—Definición y caracteres de la ley—De las diversas clases de leyes y su jerarquía.

II—Confección de las leyes—Sanción de las leyes—Su procedimiento—Promulgación, su origen, su objeto, su forma—Publicación, su necesidad, sus formas.

III—La fuerza obligatoria y la fuerza ejecutoria de las leyes, ¿son objeto de una distinción en el artículo 1.º del Código Civil?—Opinión del doctor Guillot—Crítica.

IV—La fuerza obligatoria de las leyes después de su publicación—Sistema del plazo uniforme y del plazo gradual—Crítica—Examínese

la presunción de que se conocen las leyes promulgadas y publicadas —Casos de imposibilidad absoluta de conocerlas—Soluciones.

V—La ignorancia de las leyes—Ignorancia de las leyes civiles y de las penales.

VI—Extensión territorial de la aplicación de las leyes.

VII—Extensión de la aplicación de las leyes en el tiempo—El principio de la retroactividad - Dificultades de una teoría sobre la retroactividad de la ley—1.º Teoría que investiga la intención expresa del legislador (Bergmann, Bornermann)—Crítica—2.º Teoría que admite el efecto retroactivo siempre que la ley tiene motivos de orden público, y que no lo admite si le faltan esos fundamentos—Objeciones y modificaciones de Lasalle—3.º Teoría de la retroactividad de las leyes favorables (Barrot)—Crítica—4.º Teoría de Savigny—Los derechos adquiridos y las simples espectativas—Son retroactivas las leyes que conciernen al *ser*, *no ser* ó *modo de ser* de los derechos; no lo son las que conciernen á su adquisición—Examen de esta doctrina —5.º Teoría de los derechos adquiridos de Lasalle—Examen y crítica—6.º Teoría de Vareilles Sommières—Exposición y examen—Los derechos adquiridos—Definición (Chabot de l'Allier, Struove, Blondeau, Valette, Meyer, Laurent, Baudry-Lacantinerie, Huc, Planiol, Beudant, Gabba)—Dificultades—Conclusiones.

Aplicaciones del principio que se adopte á los casos más frecuentes: *a)* Estado y capacidad de las personas; *b)* La forma de los actos; *c)* De la prueba é interpretación de los actos; *d)* El procedimiento; *e)* Las leyes penales; *f)* Las leyes interpretativas—El efecto retroactivo de nuestro Código Civil—Diversas opiniones—Discusión.

VIII—De la interpretación y de la aplicación del derecho y de las leyes—Diversas clases de interpretación—La interpretación auténtica ó legislativa — La interpretación judicial — La interpretación doctrinal.

IX—Reglas á seguir en la interpretación de las leyes—Ensayos de una teoría general de interpretación—La doctrina tradicional—Las nuevas tendencias—Opiniones de Saleilles y de Geny—Estudio y crítica.

X—De la abrogación de las leyes—Diversas formas—La renuncia voluntaria de las leyes—Disposiciones de nuestro Código Civil—Las leyes que interesan al orden público y á las buenas costumbres—Opiniones de Huc y de Baudry Lacantinerie sobre este artículo del código.

XI—El desuso—La costumbre—Geny.

XII—El silencio de la ley—Obligación de los jueces—Examen.

CAPÍTULO III

De la relación jurídica

I—Nociones generales.

II—El sujeto de la relación jurídica. De la personalidad en general. De las personas físicas. El goce y el ejercicio de los derechos civiles. De la mayoría de edad. Modificaciones de la personalidad. La sede jurídica de la persona. Las personas jurídicas. Nociones generales.

III—Objeto de la relación jurídica. Distinción de las relaciones jurídicas. Distinción jurídica de los bienes y de las cosas. Nociones generales.

IV—De los actos jurídicos, ó lo que es lo mismo, de los hechos constitutivos ó extintivos de las relaciones jurídicas. Teoría general de los actos jurídicos. Concepto, definición é importancia de los actos jurídicos. Clasificación. De la voluntad en los actos jurídicos. Pluralidad de voluntades. Voluntad única. Condiciones necesarias para la eficacia jurídica de la voluntad. De la forma de los actos jurídicos. Distinción entre los actos consensuales y los actos solemnes. De la libertad de los actos jurídicos. El principio que rige la materia Prohibición del artículo 11 del Código Civil. Opinión de Huc y de Baudry-Lacantinerie. ¿Qué se entiende por orden público y por buenas costumbres? Del efecto de los actos jurídicos. Entre las partes. Respecto de terceros. De la representación en los actos jurídicos. De los causahabientes de las partes. Nociones generales. Modalidades de los actos jurídicos. Caracteres del plazo y de la condición. Efectos de estas modalidades. Nociones generales. De la nulidad de los actos jurídicos. Nociones históricas de la teoría de las nulidades. Clasificaciones de las nulidades. De la ratificación de los actos jurídicos nulos. De la simulación en los actos jurídicos. De los actos ilícitos. De las demás relaciones jurídicas que se forman sin intervención de la voluntad. De la influencia del tiempo en el nacimiento y extinción de los derechos.

V—Protección de la relación jurídica por la ley. De las autoridades judiciales. El juicio. La acción y las excepciones. Concepto y clasificaciones. De la prueba. Concepto y definición. De los medios de prueba. Clasificación de las pruebas. Producción de las pruebas. Eficacia de los diversos medios de prueba. A quien corresponde la prueba. El objeto del juicio. La autoridad de la cosa juzgada.

CAPÍTULO III

Del sujeto de la relación jurídica ó de la personalidad

I—Definición y nociones generales.—Distinción de las personas ó de los sujetos de derecho.

§ 1

Sección I

PERSONAS REALES Ó FÍSICAS EN GENERAL

I—Origen de la personalidad.—El nacimiento.—Condiciones.—Personalidad anterior al nacimiento.

II—Fin ó extinción de la personalidad.

III—El nombre de las personas.—Nociones generales é históricas.—Determinación del nombre de las personas.—Cambio de nombres.—Caracteres del nombre.—¿La persona tiene sobre su nombre un derecho de propiedad?—Imprescriptibilidad del nombre.

Sección II

ESTADO DE LAS PERSONAS

IV—Del estado de las personas en general.—Del estado considerado en sí mismo.—Clasificaciones: *a*) Estado de las personas del punto de vista político; *b*) Del punto de vista del estado de familia; *c*) Del punto de vista físico-individual; *d*) Del punto de vista de sus relaciones jurídicas con un lugar determinado.—Consecuencias del estado de las personas.

V—Del estado civil de las personas en particular—Historia y concepto.—Prueba del estado civil.—De los actos de estado civil: *a*) De las personas que intervienen en los actos de estado civil. El oficial de estado civil. Las partes. Los comparecientes ó declarantes. Los testigos; *b*) Reglas generales relativas á la redacción de las actas de estado civil; *c*) De los registros de estado civil; *d*) De la naturaleza de las actas de estado civil y de su fuerza probatoria; *e*) De los casos en que excepcionalmente la ley autoriza la prueba por testigos de los nacimientos, matrimonios ó defunciones. Necesidad de estas excepciones. Condiciones que deben exigirse para admitir estos medios de prueba supletoria. Autoridad de los mismos; *f*) Sanciones por la falta de cumplimiento de las disposiciones de la ley sobre estado civil.

VI—De las actas de nacimiento.—Disposiciones de las leyes especiales y del Código Civil.—Su eficacia probatoria.—De las actas de matrimonio.—Su eficacia.—De las partidas de defunción.

VII—De la rectificación de las actas de estado civil.—De los casos en que procede el juicio de rectificación.—Autoridad competente para ordenar la rectificación.—Por quién puede ser demandada la rectificación de un acta de estado civil.—Procedimiento del juicio de rectificación.—Efectos del juicio de rectificación.

VIII—De las acciones reivindicatorias de estado civil.—De la posesión notoria de estado civil.—Concepto, condiciones y definición.—Reglas de procedimiento para estas acciones.

IX—Autoridad de la cosa juzgada en materia de estado civil.—Soluciones del derecho antiguo.—Soluciones modernas: 1.° Sistemas que dan una autoridad absoluta al juicio; 2.° Sistemas que solamente le atribuyen una autoridad relativa.

X—De la capacidad, del goce y del ejercicio de los derechos civiles.—Las relaciones con la personalidad.

Sección III

DEL DOMICILIO DE LAS PERSONAS REALES

I—Definición y caracteres.—Clasificaciones.—Del domicilio real.—Independencia recíproca del domicilio y de la residencia.—Diferencias.—Del domicilio político.—Importancia práctica del domicilio.—Clasificación de los efectos del domicilio.

II—Determinación del domicilio de una persona.—Regla general para la determinación del domicilio.—Determinación por la ley del domicilio de ciertas personas.

III—Del cambio de domicilio.—Adquisición de un domicilio legal.—Traslación voluntaria.

IV—El domicilio de origen.—Ausencia de domicilio.—De la unidad del domicilio.—Pluralidad de domicilios especiales.

V—Del domicilio de elección.—Su carácter excepcional.—Efectos.—Utilidad.—Especialidad.—Duración.—Forma de establecerlo.

VI—Definición y caracteres de la mera residencia.—Efectos de la mera residencia.

Sección IV

DE LA AUSENCIA DE LAS PERSONAS

I—Nociones generales.—Definición.—Distinción de los ausentes, de los no presentes y de los desaparecidos.—Importancia de la ausencia.—Disminución progresiva de los casos de ausencia.

II—Los tres períodos de la ausencia.—Su determinación.

III—Período de presunción de ausencia.—Determinación.—Duración.—Protección provisoria de los bienes del presunto ausente.—Necesidad ó importancia de esta protección.—Autoridades competentes.—¿Quién está facultado para provocar estas medidas provisorias?—Medidas que pueden ser ordenadas.

IV—De la declaración de ausencia.—Tiempo en que puede pedirse según los casos.—Competencia.—Personas que pueden pedirla declaración de ausencia.—Extremos que debe justificar el que la solicita.—Formalidades de la declaración.

V—Efectos de la ausencia.—De los efectos de la ausencia relativamente á los bienes actuales del ausente.—De la posesión provisoria.—Generalidades.—Personas que pueden pedirla.—Personas que pueden oponerse.—Época en que puede pedirse.—Bienes á que se aplican las reglas de la posesión interina.—Garantías de restitución establecidas por la ley en provecho del ausente.—Efectos de la posesión interina.—De las causas que ponen fin á la posesión interina de los bienes del ausente.

VI—Derecho de opción acordado al cónyuge del ausente.

VII—De la posesión definitiva. Personas que pueden pedirla. ¿Quiénes pueden oponerse? Juez competente. Derechos y obligaciones de los que la obtienen. Derechos del ausente. Efectos de la posesión definitiva.

VIII—Del fin de la ausencia.

IX—De los efectos de la ausencia respecto de los derechos eventuales que puedan competir al ausente.

X—De los efectos de la ausencia relativamente al matrimonio. Efecto de la ausencia sobre el vínculo matrimonial.—Efecto del matrimonio del cónyuge presente. ¿Quién puede pedir su nulidad? Fundamento de la disposición que sólo acuerda ese derecho al otro cónyuge.

XI—Efectos de la ausencia del padre respecto de los hijos menores. 1er caso: Existe la madre; 2.º caso: No existe la madre. Efecto respecto de los hijos de un matrimonio anterior.

Sección V

TEORÍA GENERAL DE LAS INCAPACIDADES

1.º Generalidades

I—Doble sentido de la palabra incapacidad. Influencia de la incapacidad sobre el sujeto de las relaciones jurídicas. La capacidad es la regla; la incapacidad la excepción.

II—De las diferentes clases de incapacidades. Incapacidades naturales. Incapacidades arbitrarias.

III—De la menor edad. Sistemas variables sobre su duración. Límites de la incapacidad de los menores. Del sexo femenino. Incapacidad primitiva de las mujeres. El senatus consultus Velleiano. Forma moderna de la incapacidad de la mujer casada. Nociones generales. De la incapacidad por motivos de salud. Nociones generales.

IV—Diversas formas de protección de los incapaces. De las nulidades que sancionan las incapacidades.

SECCIÓN I

De la patria potestad

I—Nociones generales é históricas. Definición y crítica de la definición de nuestro Código. Fundamentos.

II—Personas investidas de la patria potestad. *a)* Padres legítimos. Preponderancia del padre durante el matrimonio. ¿Son admisibles las derogaciones convencionales de esta preponderancia? Casos en que la madre ejerce la patria potestad. *b)* Padres naturales. Reglas que rigen en este caso la patria potestad.

III—Obligaciones y derechos de los padres.—*a) La educación del hijo.* Extensión de los deberes de los padres. Poderes conferidos á los padres para la educación del hijo. 1.º Guarda y cuidado del hijo. Objeto del derecho de guarda. 2.º Derecho de corrección. Fundamento. Afenuación de los castigos corporales. Medios de corrección de que dispone quien ejerce la patria potestad. El derecho de encarcelación. Lo que es actualmente y lo que debería ser. Reformas necesarias á este respecto.—*b) Alimentación del hijo.* Importancia de esta obligación. Carácter especial que distingue esta obligación de las deudas de alimentos en general. Naturaleza, extensión, caracteres y sanción de esta obligación. Disposiciones especiales relativas á los hijos naturales.—*c) El usufructo legal.* Su importancia y naturaleza. Personas á quien pertenece. La ley no concede este beneficio á los padres naturales. Bienes sometidos al goce legal. Excepciones. Definición. Caracteres y condiciones de los peculios profesional ó industrial, adventicio ordinario y adventicio extraordinario. Diferencias y efectos. Derechos del usufructuario legal. Carácter excepcional. Aplicación de las reglas del usufructo. Cargas del usufructo legal. Cargas ordinarias y cargas especiales. Cesación del usufructo legal. *d) Administración legal.* Definición. Personas á quienes ordinariamente pertenece. Validez de las cláusulas que restringen ó suprimen este derecho. El artículo 246 del Código Civil. Reglas de la administración legal. Deficiencias de la ley. Dificultades para aplicar las reglas de

la tutela. Poderes relativos á los actos de administración. Límite de los poderes del padre. Sanciones. Reemplazo del padre por un curador *ad-hoc* en ciertos casos especiales. Fin de la administración legal.—*e*) Contralor *de la justicia* sobre el ejercicio de la potestad paterna. Su necesidad. Sus deficiencias. Los menores moralmente abandonados.

IV—Extinción, pérdida y suspensión de la patria potestad. Diferencias y definiciones. Progresos de la legislación en esta materia. La ley francesa sobre menores moral y materialmente abandonados de 24 de julio de 1889. Iniciativas entre nosotros en el mismo sentido. Deficiencias de nuestra ley. Causas de extinción, de pérdida y de suspensión de la patria potestad.

V—De la emancipación. Definición y utilidad. Origen. Formas y condiciones de la emancipación. 1.º De la emancipación expresa. Personas que tienen el poder de emancipar. Edad requerida para la emancipación. Formalidades y procedimientos de la emancipación. 2.º De la emancipación tácita. El matrimonio del menor. Efectos de la emancipación. Los efectos de la emancipación expresa y los de la tácita. Capacidad personal del menor emancipado. Gobierno de la persona. Administración de los bienes. Principios establecidos por la ley. Actos que el menor puede hacer solo. Irrevocabilidad de la emancipación. Validez de los actos del menor emancipado. Casos en que el menor emancipado necesita de un curador. Nombramiento y funciones del curador.

VI—De la habilitación de edad. Fundamento de esta institución. Diferencia con la emancipación. Personas que pueden habilitar. Personas que pueden ser habilitadas. Formalidades y procedimientos. Irrevocabilidad. Efectos de la habilitación respecto de la capacidad del menor.

SECCIÓN II

De la tutela

I—Nociones generales é históricas.—Concepto. Definición y caracteres. Diversos sistemas dectrinarios sobre la naturaleza y fundamentos de esta institución. La acción para las medidas provisorias. ¿Quién puede iniciarla? Papel importantísimo del Ministerio Público.

II—De las diversas especies de tutela.—*a*) *De la tutela testamentaria:* Quiénes pueden nombrar tutor y á quién. ¿Puede la tutela ser condicional ó por tiempo? Prohibiciones especiales: su razón de ser. Condiciones en que puede nombrarse más de un tutor. ¿Procede el nombramiento en el caso de desheredación del hijo? ¿El nombramiento de tutor es revocable? ¿Caducando el testamento, caduca á su vez, el nombramiento? ¿Debe ser confirmado por el Juez, cuando es legal-

mente hecho? Razón de esta intervención.—b) *De la tutela legítima:* Cuándo tiene lugar. Quiénes son las personas llamadas. Los parentescos á que se refiere la ley, son los legítimos. Esa tutela, con mayor razón que la testamentaria, necesita confirmación. Datos á que debe atenerse el Juez. Caso en que durante la minoría faltare el tutor legítimo. Obligación de la abuela viuda que pasa á nuevas nupcias.—c) *De la tutela dativa:* Cuándo procede. Derecho de proposición por el Ministerio público. ¿Esta provisión puede ser condicional ó por tiempo limitado? Diferencia capital entre la actual y la antigua tutela.—d) *De la tutela de los hijos naturales:* ¿Pueden los padres proveer de tutor al hijo natural? ¿Existe tutela legítima de los hijos naturales? ¿Por qué no? Obligación de la madre natural que se casa. Tutela de los expósitos.

III—De las incapacidades para la tutela y de las causas de excusa y remoción de tutores.—a) *De las causas de incapacidad y excusa:* Diferencias entre unas y otras. Quiénes son incapaces. Quiénes pueden excusarse. Sanción de la ocultación de la incapacidad. Tiempo de proponer las excusas cuando preexisten. Cuando son sobrevinientes. Sanción para el caso de repulsa en sentencia aceptada por la parte ó confirmada por el superior. Medio de exonerarse de esa responsabilidad. Sanción para el tutor testamentario que se excusa ó es removido. Su razón.—b) *De la remoción de la tutela:* Quiénes deben ser removidos. Causas. ¿Es pública la acción para pedir la remoción? Provocada la acción, ¿qué medida provisoria debe adoptarse? Procedimiento á seguir en el caso de declararse procedente la remoción. Idem en el caso de ser improcedente. Penalidades para el falso denunciante. Excepción respecto del Ministerio de Menores.

IV—De las diligencias y formalidades que deben preceder al ejercicio de la tutela.—El discernimiento previo al ejercicio del cargo. En qué consiste.—A quién compete. Otras atribuciones del juez de la tutela, aunque los bienes no radiquen en su jurisdicción. Garantía del fiel desempeño del cargo. Fianza personal. Hipotecaria. Personas exceptuadas. Bienes sobre que es calculada. Razón de exceptuar los inmuebles. Extraña modificación de estos principios por el Código argentino. Reducción ó ampliación de la garantía. Abolidas por el Código las hipotecas tácitas y reales, ¿La fiduciaria, que exige esta materia, sigue la regla de la convencional, especial y registrada? Nulidad de los actos efectuados sin el discernimiento previo. Excepción fundada en la necesidad y utilidad.—Obligación subsiguiente. Inventario. Tiempo en que debe verificarse. Carácter de esta obligación. Es de orden público. Personas que pueden asistir. A quién incumbe la designación. Extremos que ha de comprender el inventario. Ampliación por omisión. Formas externas de ambos. Denuncia que debe hacer el tutor si resultare deudor ó acreedor del pupilo. Reque-

imiento obligatorio del escribano. Objeto de esta precaución. Sanción. Caso en que se hubiese padecido error en cantidad ó calidad. Pasajes obscuros. En favor de quién se interpretan. Formalidades en el caso de renovación de tutor.

V.—De la administración de la tutela.—La tutela discernida en la República, ¿en qué casos se rige por sus leyes?—Si tuviere bienes fuera de ella, ¿por qué leyes se regirán? ¿Si el menor domiciliado en el extranjero tiene bienes en el país? Obligaciones generales del tutor respecto á la persona y bienes del menor. El tutor presta la culpa leve: ¿en qué consiste ésta? Responsabilidad. Como mandatario legal es más ó menos intensamente responsable, según opte ó renunçie al honorario. Obligación de procurar el establecimiento y aprendizaje, con arreglo á sus facultades. Responsabilidad por los gastos inmoderados, aunque salgan de las rentas. Recurso á la judicatura en ciertos casos: *a)* para que determine la profesión y la suma anual; *b)* para que autorice el consumo de parte del capital; *c)* para exigir alimentos de los parientes; *d)* para conceder á éstos la tenencia y encargarlos de la educación; *e)* para contratar el aprendizaje de un oficio y sus alimentos, careciendo de bienes; *f)* para ausentarse de la República; *g)* para llevar consigo al menor fuera de la República ó del Departamento. Administración por apoderado en los puntos fuera del domicilio. Circunstancia que debe expresarse en los actos y contratos en que intervenga el tutor, en caso de tal. Cómo se interpreta la omisión. Deber de cobrar el dinero. Obligación de cobrar el sobrante. Recurso al juez cuando crea conveniente la adquisición de propiedades. Responsabilidad por la omisión. Prohibición de enajenar por autoridad propia los inmuebles en general y los muebles de valor afectivo. Prohibición de constituir derechos reales. Concedida la venia *causa cognita*, ¿cómo debe hacerse la venta?—Si la tasación será indispensable. Si podrá adoptarse la forma de almoneda mixta. Nulidad del acto por la ausencia de forma legal. Excepciones al principio de la necesidad de la subasta pública. Del caso en que el menor es interesado en una partición. Exigencia especial de la ley: *a)* para proceder á la partición, que podrá ser mixta; *b)* para repudiar la herencia; *c)* para repudiar las donaciones y legados; *d)* para transacciones y compromisos en ciertos casos; *e)* para celebrar empréstitos. La ausencia de la autorización en este último caso, ¿excluye la repetición del acreedor, siempre que el menor se hubiese hecho más rico? ¿El mandato del tutor incluye la facultad de recibir pagos? ¿Y la de reclamar lo que se deba al pupilo por todos los medios? Obligación de interrumpir las prescripciones. Facultad de arrendar. Extensión en el tiempo según la naturaleza del predio. Condición resolutiva implícita: *a)* para el caso de contraer matrimonio; *b)* para el de ser habilitado de edad. Requisito especial necesario: *a)* para los contratos en

que intervienen parientes del tutor; *b)* para el reembolso de anticipo *c)* para pagarse de un crédito; *d)* para la continuación de giros comerciales en que sea interesado el pupilo; *e)* para la enajenación en el caso de cesación; *f)* para liquidar la sociedad, si no hubiera de continuar según la convención; *g)* para hacer las veces del socio premuerto, causante del menor, en el caso de seguir según el pacto social. Actos prohibidos al tutor aunque el Juez los autorice. Retribución del tutor. Se calcula sobre el rendimiento ó utilidad líquida, no sobre el capital. El testador puede aumentarla, no atacando con ello las legítimas. Cuándo pierde el tutor el derecho á la remuneración.

VI—De las cuentas de la tutela.—¿La obligación de rendir cuentas es de orden público? Deben ser documentadas. Excepción. Obligación de presentar el estado trienal. Obligación de exhibir los libros. Alcance y efecto de las aprobaciones parciales. Es obligación también exhibirlas siempre que lo exija el Ministerio público. Cuándo procede la rendición general de cuentas. Quién puede pedirla. Modos de acabarse la tutela. A quién incumbe la rendición en caso de muerte del tutor. Derecho del tutor subrogante á pedirlas. Plazo en que debe hacerlo. Quién debe anticipar los gastos. Por cuenta de quién. Lugar de la rendición. Procedimiento de la rendición según el caso. Intervención obligada del Defensor de Menores, cuando pasa á otro tutor. Gastos legítimos abonables al tutor. Efectos de los arreglos previos á la rendición. Si es debida ó indebida esa intervención de la autoridad pública, tratándose de mayores. ¿Los saldos producen intereses? Desde cuándo. Acción contra el tutor que no da verdadera cuenta ó que fuere convencido de dolo ó culpa. Prescripción de las acciones directa y contraria. Alcance limitado de esta prescripción, no obstante la aparente generalidad de sus términos. Opinión de los autores sobre el artículo concordante francés (475). ¿La entrega de los bienes debe demorarse hasta la aprobación de las cuentas?

SECCIÓN III

De la curatela

I—Concepto, fundamento y definición. Diferencias con la tutela y causas de interdicción. Nociones históricas.

II—De las demandas de interdicción. ¿Quién puede promoverlas? Formalidades de la demanda. Procedimiento. Publicidad. Pruebas. Medidas provisorias; su naturaleza y sus efectos, Interdicción definitiva.

III—La curatela testamentaria, legítima y dativa. Reglas que las rigen.

IV—Efectos de la interdicción respecto de la persona del interdic-

to. Historia. Derecho actual. Examen de la definición del artículo 400 del Código Civil.

V—Efectos de la interdicción respecto de la capacidad del interdicto: *a*) Efectos sobre los actos anteriores á la interdicción. Examínese el inciso 2 del artículo 391 del Código Civil. Examínese igualmente la disposición del artículo 392 del mismo Código; *b*) Efectos posteriores al decreto de interdicción. Extensión de la incapacidad del interdicto. Su punto de partida. Nulidad de los actos del interdicto. Carácter de la nulidad. En qué sentido los actos del interdicto son nulos de derecho.

VI—Administración de la curatela. Sus reglas.

VII—Cesasión de la curatela. Sus formas. Publicidad.

VIII—Teoría general de las incapacidades naturales. Nulidad de los actos del incapaz no interdicto. Los artículos 391 inciso 2, 392, 1253 y 1534 inciso 2 del Código Civil. Los intervalos lúcidos. Conclusiones.

§ 2

Sección Unica

DE LA PERSONALIDAD MORAL Ó JURÍDICA

I—Concepto y definición de la persona moral.—Necesidad y fundamentos.—Nociones generales.

II—Naturaleza de la persona moral.—Diversas doctrinas: *a*) Exposición del sistema de la ficción. Su aceptación general. Sus consecuencias. Objeciones: 1.º No resuelve el problema de la personalidad moral; 2.º No se puede aplicar al derecho público. ¿El Estado puede ser una persona moral ficticia? Otras objeciones; *b*) Teoría de los derechos sin sujeto, Brinz, Beker, Planiol; *c*) Teoría de Duguit; *d*) Teoría de Ihering; *e*) Teoría de Vareilles Sommières.—Teorías que admiten la realidad de la forma moral (Zitelmann, Rousseau, Hauriou, Jellinek y Boistel).—Conclusiones.

III—Sistema seguido por nuestro Código Civil.—Examen del artículo 21.

IV—Clasificaciones de las personas morales.

V—Creación de la personalidad jurídica: *a*) Reglas en los casos de personalidad de derecho público; *b*) Reglas en los casos de personalidad de derecho privado.—Historia del derecho moderno á este respecto.—Deficiencias de nuestra ley.

VI—De la formación de la propiedad colectiva.—Peligros económicos.—Vigilancia del Estado.—Legislación contemporánea.

VII—Administración del patrimonio de las personas jurídicas.—

Necesidad de una gestión única.—Unidad y pluralidad de domicilios de las personas jurídicas.—Protección de las personas jurídicas.

VIII—De la extinción de la personalidad jurídica.—Posibilidad de una duración indefinida.—Causas de extinción.—Efectos de la extinción.

CAPÍTULO IV

Del Patrimonio

Sección I

INTRODUCCIÓN

I—Caracteres generales del patrimonio.—Definición.—Relación de la idea de patrimonio y de personalidad.

II—Composición del patrimonio.—Carácter pecuniario de los elementos del patrimonio.—Derechos y cargos patrimoniales.—Elementos que componen el patrimonio: *a*) Las obligaciones; *b*) Los derechos reales.—Definición y noción de estos elementos.

III—De los derechos personales.—Sentido variable de la expresión.—De los derechos reales.—Derechos reales en la cosa y contra la cosa.—Caracteres generales.

IV—De las acciones.—Definición.—Su clasificación.—Acciones reales y personales.

Sección II

DE LOS BIENES CONSIDERADOS EN SÍ MISMOS

I—Definición.—Crítica de la definición de nuestro Código.—Crítica del título del libro II del mismo.

II—Clasificaciones de los bienes.—Bienes reales y personales.—Corporales é incorporales.—Bienes muebles é inmuebles.—Fungibles y no fungibles.—Consumibles y no consumibles.—Crítica de estas clasificaciones.—Sus defectos.—Consecuencias de la confusión de los bienes y de las cosas.—Clasificación propuesta por el doctor Guillot.—Su examen. Clasificación racional

Sección III

De las Cosas

DE LOS BIENES MUEBLES É INMUEBLES

I—Generalidades.—Definición.—Diferencias.—Historia.—Importancia.—La máxima «vilis mobilium possesio».—Su origen.—Su influencia en el Código.—Su falsedad.

II—Enumeración de las diversas clases de inmuebles.—~~Inmuebles por naturaleza, por destino y por accesión.—Definición y enumeración.—Deficiencias y contradicciones de la ley.—¿Quién puede inmovilizar?—Diversos problemas.~~

III—Derechos y acciones inmuebles.—~~La hipoteca ¿es mueble ó inmueble?—Carácter de los hechos que se deben.~~

IV—De los bienes muebles.—Clasificaciones.—De los derechos y acciones muebles.

V—De los bienes fungibles y no fungibles en nuestro Código.—~~Crítica.~~

VI—De la clasificación de los bienes en corporales é incorporales, muebles é inmuebles, y reales y personales.—Independencia recíproca de estas clasificaciones.—~~Crítica.—Conclusiones.~~

Sección IV

DE LOS BIENES CON RELACIÓN Á LAS PERSONAS

I—Objeto é importancia de esta clasificación.—Historia.—Clasificaciones.—~~Bienes de propiedad nacional y bienes de propiedad particular.—Subclasificaciones.~~

II—Caracteres distintivos de los bienes nacionales de uso público y de los bienes privados del Estado.—Determinación del dominio nacional de uso público.—Diversas teorías.

a) [redacted]

~~1.ª TEORÍA: Son bienes del dominio público todos los bienes sujetos al uso público; y por uso debe entenderse tanto el uso *directo* é *inmediato* como el *indirecto* y *mediato* por medio del ejercicio de una función pública.—Modalidades de la teoría (Zachariæ, Demolombe, Wodon, Gianquinto, Aubry y Rau, Hauriou, Pazzifici-Mazzoni).~~

~~2.ª TEORÍA: Distinción entre el *uso público* y el *servicio público* (Proudhon, Ducrocq, Dalloz, Chironi).—Diversas modalidades de esta teoría.~~

~~3.ª TEORÍA: Tripartición de los bienes de propiedad nacional.—Bienes nacionales de uso público, bienes privados no disponibles y bienes privados disponibles.~~

b) 

~~El valor de uso y el valor de cambio.—Sus relaciones con la propiedad nacional.—Conclusiones.~~

III—Naturaleza jurídica del derecho que tiene el Estado sobre los bienes nacionales de uso público, y sobre los bienes privados ó fiscales.—[redacted]

IV—Naturaleza jurídica de derecho de los ciudadanos al uso de los bienes nacionales de uso público.—Diversas doctrinas.

V—Composición del dominio público.—Nacimiento del dominio público.—¿Los caminos construídos á expensas de los particulares son bienes de dominio público cuando son usados por todos?—Enumeración de los bienes nacionales de uso público.—Problemas que se suscitan en cada uno de los casos enunciados por la ley.—La enumeración de los bienes nacionales de uso público que hace el Código, ¿es taxativa ó por vía de ejemplo?—Soluciones.

VI—El dominio privado del Estado.—Fundamento.—¿Hay contradicción entre los artículos 425 y [illegible] del Código Civil? Examen del artículo 425.—Administración y enajenación de los bienes fiscales.—Examen y crítica del artículo [illegible].

VII—Bienes de las personas jurídicas de existencia necesaria.—Importancia de la distinción entre los bienes fiscales y los de las demás personas jurídico-administrativas.

VIII—Creación del dominio público.—Sus causas.—Diversas opiniones.—Efectos.

CAPÍTULO V

De la propiedad y de los derechos reales

Sección I

DE LA PROPIEDAD EN GENERAL

I—Concepto y definición.—Resumen de las controversias.

II—Evolución del derecho de propiedad colectiva y propiedad individual.

III—Importancia excepcional atribuída á esta materia en todos los Códigos modernos.

IV—Diferencia entre propiedad y dominio.—Nuestro Código.

V—Concepto legal del derecho de propiedad.—Examen de las disposiciones de nuestra legislación positiva.—Atributos de la propiedad.—Condiciones para que exista la propiedad. Examínese el artículo 440.

VI—De las diversas limitaciones del derecho de propiedad.—Su naturaleza.—Su extensión.

VII—De la propiedad intelectual.—Fundamento.—Cuestiones que promueve.—Conclusiones.

VIII—De la propiedad industrial.—Las marcas de fábrica y de comercio y los privilegios de invención.—Brevísimas nociones.

IX—Del derecho de expropiación.—Fundamento.—Condiciones de la expropiación.—Examen de esas condiciones.—Procedimiento.—Efectos.—El derecho de [illegible].—Casos en que procede.

(Esta parte del Programa debe ser muy brevemente tratada, pues por la complejidad de las cuestiones que suscita y por su naturaleza misma, corresponde al Derecho Administrativo).

X—De los desmembramientos de la propiedad.

Sección II

DEL USUFRUCTO

I—Distinción del derecho real de gozar de una cosa y el derecho personal de gozar de la misma.—Diferencia entre arrendamiento y usufructo.—Definición del usufructo.—Las llamadas servidumbres personales.—Naturaleza del usufructo y de la nuda propiedad.

II—Sobre qué bienes puede constituirse el usufructo.

III—Modos de constituirse el usufructo.—Enumeración.—Constitución del usufructo por contrato.—Formalidades del mismo, examinando detenidamente las cuestiones sobre si el usufructo debe hacerse por escritura y si es necesaria la inscripción en el Registro para tener efectos contra terceros.—Momento en que se adquiere el derecho en la cosa cuando el usufructo se constituye por contrato.—Examen de las disposiciones de nuestro derecho positivo.—Constitución del usufructo por testamento.—Del usufructo constituído en virtud de disposición expresa de la ley.—Adquisición del usufructo por prescripción.—En estos dos últimos casos, ¿cuándo se adquiere el derecho en la cosa?

Formalidades requeridas para la constitución del usufructo

IV—Modalidades del usufructo.—El usufructo alternativo y sucesivo.—Razones de su prohibición.—Su validez relativa.—Del usufructo simultáneo.—El usufructo constituído simplemente, á plazo ó bajo condición.

V—Duración máxima del usufructo.—Usufructo constituído á favor de un pueblo, de una corporación ó de un establecimiento público.—¿El artículo 5?? del Código Civil debe comprender á todas las personas jurídicas? 507

VI—De los derechos del usufructuario.—Doble derecho del usufructuario.—Uso de la cosa.—Derecho á los frutos.—Definición de los frutos.—Clasificación de los frutos.—Discusión de las clasificaciones.—Deficiencia de la definición de los frutos industriales.—El usufructuario de una suma de dinero ¿es dueño de ella ó sólo tiene derecho á los réditos que produzca?—Diferencias entre los frutos pendientes, percibidos y consumidos.—Caracteres diferenciales, importancia y efectos. Diversos casos que pueden presentarse.—Del usufructo de las cosas fungibles ó *cuasi usufructo*. Diferencias con el préstamo de consumo. Límite de los derechos conferidos por el usufructuario. Poderes jurídicos del usufructuario. De la cesión y arrendamiento del usufructo.

De las mejoras hechas durante el usufructo. Del derecho de acrecer entre dos ó más usufructuarios. Concepto, naturaleza, efectos. Acciones del usufructuario

VII—De las obligaciones del usufructuario: *a*) Obligaciones antes de entrar á gozar de la cosa. Inventario y fianza. Importancia, naturaleza, efectos. Diversas cuestiones que puedan presentarse; *b*) Obligaciones durante el usufructo. Clasificación de las obligaciones, su alcance. Cargas del usufructuario. Las mejoras á su cargo. Di[redacted]

VIII—Situación del nudo propietario durante el usufructo; sus derechos y obligaciones; sus relaciones con el usufructuario.

IX—Causas de extinción del usufructo.—Sus consecuencias.

Sección III

DEL USO Y DE LA HABITACIÓN

I—Concepto. Definición. Naturaleza. Diferencias con el usufructo y con las servidumbres.

II—Efectos de estos derechos. Derechos y obligaciones que de ellos emanan. Diversas cuestiones.

III—Gratuidad de estos derechos. Su intransmisibilidad.

IV—Extinción de estos derechos.

Sección IV

DE LAS SERVIDUMBRES

I—Definición y condiciones de existencia de las servidumbres. Naturaleza jurídica de las servidumbres. Carácter de gravamen de la servidumbre. Diferencias con la propiedad, copropiedad, uso, usufructo, etc.

II—Clasificación de las servidumbres. Enumeración de las diversas servidumbres: *a*) Clasificación de las servidumbres por su origen: 1.º Servidumbres naturales; 2.º [redacted] Servidumbres por hecho del hombre (contrato, testamento, posesión, etc.); *b*) Clasificación de las servidumbres por su objeto: positivas y [redacted] *c*) Clasificación de las servidumbres según sus caracteres: c[redacted] aparentes y no aparentes.

III—Servidumbres continuas y discontinuas. L[redacted]s-continua no se convierte en continua cuando tiene el carácter de apa-[redacted]Importancia de esta distinción.

IV—Servidumbres aparentes y no aparentes. La redacción del artículo [redacted] del Código Civil. Naturaleza de las obras ó signos exterio-

532

~~res de estas servidumbres~~. Diferencia entre la clasificación de las servidumbres en continuas y discontinuas, y aparentes y no aparentes. Interés de esta última distinción.

V—De la indivisibilidad de las servidumbres. Efectos.

VI—De las servidumbres legales. Servidumbres legales de interés público. Enumeración.

VII—Servidumbres legales de interés privado. ¿Las servidumbres legales son verdaderas servidumbres? Distíngase las servidumbres legales de interés público de las de interés privado. Origen y clasificación: *a*) De las servidumbres de aguas; *b*) De las servidumbres de paso; *c*) De las servidumbres de demarcación, cerramiento y medianería; *d*) De la distancia y obras intermedias que se requieren para ciertas plantaciones y construcciones; *e*) De las luces y vistas en la pared del vecino; *f*) Del desagüe de los edificios; *g*) De la obligación de prevenir un daño que amenaza. ~~Expóngase la doctrina y estúdiense las disposiciones legales pertinentes á cada una de estas categorías.~~

VIII—De las servidumbres voluntarias. Definición. Estudio completo, doctrinario y legal de estas servidumbres: *a*) De los que pueden constituir y adquirir servidumbres; *b*) Cómo se constituyen las servidumbres. Presunción de la libertad de los predios. Modos especiales de la constitución de las servidumbres; *c*) Derechos y obligaciones de los dueños de los predios dominantes y sirvientes. Determinación de la extensión de los derechos y obligaciones; *d*) Extinción de las servidumbres. Diversos modos.

CAPÍTULO VI

De la posesión

Sección I

NATURALEZA DE LA POSESIÓN

I—Análisis de la posesión. Concepto. Extensión progresiva del concepto de posesión. Cosas susceptibles de posesión. Posesión de los derechos. Crítica de la distinción entre posesión de las cosas corporales y de los derechos. Bienes susceptibles de ser poseídos. La herencia, los créditos.

II—La posesión ¿es un hecho ó un derecho? ~~Diversas doctrinas. Crítica y conclusiones.~~ La posesión ¿es un derecho real ó personal?

III—Elementos constitutivos de la posesión. ~~Elemento material y elemento intencional.~~ El *animus domini* ~~no~~ debe confundirse con la ~~creencia de ser propietario.~~ Mera tenencia, posesión, derecho de pose-

sión y derecho de poseer. Definiciones y diferencias. Crítica de Ihering á las doctrinas dominantes y á la doctrina de nuestro Código. Conclusiones. Definición de la posesión.

Sección II

ADQUISICIÓN DE LA POSESIÓN

I—Diferencia con la adquisición de la propiedad. Importancia de la fijación del momento en que se adquiere la posesión. Modos de adquisición, primitivo y derivado. ~~La posesión se adquiere corpore y animo. Aprehensión corporal. Diversas opiniones. Crítica. Sistema del Código. Aprehensión efectiva según el mismo.~~ La aprehensión efectiva en la adquisición de la posesión de los derechos. Adquisición de la posesión transmitida. La tradición real y ficta. Forma de transmisión de la posesión.

II—Adquisición de la posesión por otro. ~~Voluntad del mandante. Voluntad del mandatario. Adquisición por un gestor oficioso.~~

Sección III

EFECTOS JURÍDICOS DE LA POSESIÓN

I—~~La posesión da derechos al que la tiene y acciones al que la ha tenido.~~ Derechos que derivan de la posesión.

II—Presunción de propiedad fundada sobre la posesión.

III—Derecho de entablar las acciones posesorias.

IV—El derecho de posesión.—La posesión menor de un año da derechos.—La posesión de un año.—Cómo se cuenta.—Naturaleza del término.—Calidades de la posesión anual para que produzca efectos: ~~continua, no interrumpida, pacífica, pública, no equívoca, en concepto de propietario.~~

V—Adquisición de los frutos por el poseedor de buena fe.—~~Del título de poseedor y de la buena fe.~~ Fundamento.

VI—Efectos de la posesión del punto de vista del tiempo.

VII—De la acción publiciana.

Sección IV

DE LOS VICIOS DE LA POSESIÓN

I—De la posesión violenta.—Principio.—Diversos casos.—Quién puede alegarla.

II—De la posesión clandestina.—Principio.—Efectos.—~~La pose-~~

sión pública no conocida por el despojado, ¿es clandestina respecto de éste?

Sección V

DE LA CONSERVACIÓN Y DE LA PÉRDIDA DE LA POSESIÓN

I—Conservación de la posesión.—El ánimo de conservar.—Naturaleza.—Efectos.

II—El que ha empezado como poseedor se presume que continúa en el mismo concepto, mientras no se pruebe lo contrario.—Diferencia entre esta presunción y el principio de que la posesión se conserva con el mismo fundamento de dicha presunción.—Si alguien prueba haber poseído anteriormente y poseer actualmente, se presume la posesión en el tiempo intermedio, sin perjuicio de la prueba contraria.—Diferencia entre esta presunción y la del inciso 1.º del artículo 620 del Código Civil.—La posesión actual no hace presumir la anterior y la anterior no hace presumir la actual.—Prueba contraria á la presunción de continuidad.

III—Pérdida de la posesión.—Clasificación de las causas de pérdida.—Estúdiense las diversas causas de pérdida de la posesión.—Pérdida de la posesión de inmuebles y pérdida de la posesión de muebles.

IV—Efectos de la recuperación legal de la posesión perdida.—Diversos casos.

Sección VI

DE LA MERA TENENCIA

I—Diferencia del poseedor del mero tenedor.—Enumeración de los mero-tenedores.—Definición de la posesión precaria.

II—Ineficacia de la mera tenencia.—Carácter absoluto de la posesión precaria.—Perpetuidad.

III—Cesación de la posesión precaria.—Diversos casos.—Doble presunción legal relativa al carácter precario de la poseción. Si alguien ha empezado por la mera tenencia se presume que continúa como mero tenedor hasta la prueba contraria.

Sección V

DE LAS ACCIONES POSESORIAS

I—Concepto, clasificación.—Enumeración.—Discusión de las clasificaciones.

II—Fundamento de la protección posesoria. Problema que suscita. —Diversas teorías: *a*) Teorías relativas que no encuentran el fundamento de la protección en la posesión misma. —La interdicción de la violencia como fundamento de la protección posesoria. 1.º) Protección de la posesión por un motivo jurídico privado para evitar violencia contra el poseedor.—La perturbación posesoria es un delito contra el poseedor (Savigny).—La protección se funda en un motivo jurídico *público* contra la violencia.—La perturbación de la posesión es un atentado contra el orden jurídico (Rudorff).—2.º) Teoría que funda la protección en el gran principio de derecho según el cual «nadie puede vencer jurídicamente á otro si no tiene motivos preponderantes en que fundar su prerrogativa» (Thibaut).—3.º) Teoría de la prerrogativa de la probidad en virtud de la cual se debe suponer, hasta prueba en contrario, que el poseedor que *puede* tener un derecho á la posesión tiene en realidad ese derecho (Röder).—4.º Teoría tradicional que protege la posesión como manifestación probable ó posible de la propiedad.—5.º) Teoría que protege la posesión como propiedad que empieza (Gans).—6.º Teoría que funda la protección como complemento necesario del amparo del derecho de propiedad (Ihering). —*b*) Teorías absolutas que protegen la posesión en sí misma, en atención á que: 1.º Es la *voluntad* en su encarnación real (Gans, Puchta, Bruns): 2.º Sirve como la propiedad al destino universal del patrimonio, á la satisfacción de las necesidades de la humanidad por medio de las cosas y por el poder libre que sobre ellas se ejerce; su fin es conservar el estado de hecho de las cosas (Stahl).—Juicio sobre estas teorías.—Conclusiones.

III—Medios de protección de la posesión.—Las acciones posesorias se dirigen á conservar ó recuperar la posesión de bienes raíces. ¿Por qué se excluyen los bienes muebles? Cuando se embargan bienes muebles poseídos por un tercero ¿puede haber acción posesoria para reclamarlos? Los inmuebles por destino ¿pueden ser objeto de acciones posesorias? Las acciones posesorias se dirigen, además, á conservar ó recuperar la posesión de derechos reales constituídos sobre inmuebles.

IV—Sobre los objetos que no pueden adquirirse por prescripción, no hay acción posesoria. Fundamento de esta regla. Cosas imprescriptibles y cosas cuya prescripción se suspende. Servidumbres no aparentes ó discontinuas. Si el actor exhibe un título emanado del propietario del fundo sirviente, ¿procede la acción posesoria? Qué debe entenderse por objetos sobre los cuales no hay acción posesoria. Referencia al artículo 645.

V—El heredero tiene y está sujeto á las mismas acciones posesorias que tendría y á que estaría sujeto su autor si viviese. El artículo [illegible] es una aplicación de los principios generales. Por consiguiente, es inútil.

VI—Acción del que ha sido turbado en su posesión ó privado injustamente de ella De la acción de conservar. De los actos perturbatorios. Ejemplos. Casos dudosos. Criterio para resolverlos. ¿Es necesario que el acto haga adquirir al que lo comete una posesión útil para prescribir? Opinión según la cual es necesario, para que haya acción posesoria, que sea posible entablar después el juicio petitorio. Jurisprudencia errónea. Opinión de que es la intención del perturbador lo que dá á la acción el carácter de posesoria. Reglas que deben seguirse sobre el particular. ¿Es necesario que el acto material de perturbación haya causado algún perjuicio? El embargo de bienes poseídos por un tercero es un acto material de perturbación. Acción de recuperar. Diferencia entre desposesión completa y total. ¿Quién puede entablar dicha acción? Referencia al artículo 658. ¿Es necesario que el poseedor haya sido despojado violenta ó clandestinamente? ¿Hay acción posesoria contra el arrendatario que se niega á entregar el inmueble después de vencido el contrato? Artículo 1189 del Código de Procedimiento Civil. ¿Desde cuándo ha de considerarse despojado al tercero que no ha sido parte en el juicio? ¿Puede el tercero, antes de ser desalojado, entablar la acción de conservar? La tradición ficta de la cosa poseída por un tercero puede dar lugar á acción posesoria de recuperar. La condenación en costas y costos en los juicios posesorios procede siempre contra el perturbador ó despojante. Éste, además, debe ser condenado al pago de los daños y perjuicios. Referencia al artículo 643. Artículo 1172 del Código de Procedimiento Civil.

VII—Las acciones posesorias prescriben al año, contado desde la perturbación ó el despojo. Si la nueva posesión es violenta ó clandestina, el año se cuenta desde que haya cesado la violencia ó clandestinidad. Cuando hay actos sucesivos de perturbación, la prescripción empieza desde el primer acto perturbatorio. Caso práctico. La prescripción de la acción posesoria ¿es adquisitiva ó extintiva? Referencia al número 3.º del artículo 621. La prescripción extintiva de la acción posesoria ¿puede declararse de oficio? Referencia al artículo 644.

VIII—¿Qué debe probar el que entabla la acción posesoria? Caso en que la acción de conservar se dirige contra el anterior poseedor. ¿Qué se entiende aquí por anterior poseedor? Caso en que la acción de recuperar se dirige contra el despojante ó sucesor de éste que tuviese la calidad de anterior despojado respecto del actor. Caso en que la acción se dirige contra el despojante que tuviese la calidad de anterior despojado respecto de un tercero. El sucesor de que habla el inciso 2.º del artículo 658 ¿es cualquiera á quien el despojante haya transmitido la posesión? ¿Qué decidir cuando se trata, no del sucesor del último despojante, sino de otros sucesores? ¿Por qué en estos casos se exige la posesión anual para entablar las acciones posesorias? Crítica de la ley. La posesión anual para ejercer las acciones poseso-

rias ¿debe ser la misma establecida para adquirir el derecho de posesión? Consecuencia. Por regla general, el que instaura la acción posesoria sólo tiene que probar que era poseedor en el momento de la perturbación ó del despojo. ¿Qué calidades debe tener entonces la posesión? Se requiere que sea en concepto de propietario y que no adolezca de los vicios de violenta ni clandestina. ¿Debe, además, ser no equívoca?

IX—Exigencia de que el reo sea siempre citado. Antiguo derecho español. El juicio es breve y sumario.

X—En los juicios posesorios no se toma en cuenta el dominio que por una y otra parte se alegue. Consecuencias.

XI—¿Qué pruebas deben admitirse? Crítica del artículo 1179 del Código de Procedimiento Civil. ¿Cómo se prueba la posesión del suelo? Exigencia de que los actos de posesión hayan sido ejecutados sin consentimiento del adversario. El actor ¿debe probar esto? Caso en que la posesión ha sido transmitida. Artículo 322 del Código de Procedimiento Civil. Medios probatorios. En los juicios posesorios ¿pueden admitirse los títulos de propiedad? ¿Se admite en dichos juicios la reconvención ó contrademanda? El demandado puede probar que es ó ha sido poseedor. ¿A cuál de los litigantes debe preferirse cuando ambos prueban su posesión? Opiniones diversas. ¿Cuál de las partes debe vencer cuando una de ellas prueba la posesión del fundo sirviente y la otra la de la servidumbre?

XII—Acciones posesorias del usufructuario, usuario y habitador. Distinción entre la posesión del usufructo y la del dominio. El usufructuario puede ejercer las acciones y excepciones posesorias aún contra el propietario mismo. El usufructuario ¿puede accionar contra el perturbador ó despojante que pretende ser poseedor de la plena propiedad? Obligación del propietario de auxiliar al usufructuario. ¿En qué consiste esta obligación y cuál es su fundamento? Efecto de las sentencias dictadas contra el usufructuario, usuario ó habitador. Cuando el usufructuario es perturbado ó despojado, ¿puede el nudo propietario ejercer la acción posesoria?

XIII—¿Contra quiénes puede dirigirse la acción de recuperar? Si el despojante ha sido despojado por un tercero, el primer despojado, ¿puede dirigir su acción contra el último despojante? La acción de recuperar se dirige contra el actual poseedor. No contra el mero tenedor. ¿Contra quién debe dirigirse la de conservar la posesión? ¿A quién debe demandarse cuando la perturbación se comete por los que obedecen las órdenes de otro? ¿Quiénes pueden ser obligados á la indemnización de costa, costos, daños y perjuicios? El despojante del despojante ¿es un tercero de mala fe? El tercero de buena ó mala fe, conforme al artículo 673, no es el poseedor de buena ó mala fe que define el 668. El demandado por acción posesoria ¿puede hacer citar

de evicción á su vendedor? Responsabilidad de los herederos del usurpador. Si hay varias personas obligadas á la indemnización por despojo, responden solidariamente. Lo mismo es si se trata de la acción de conservar. La acción de recuperar es real. La de conservar ¿es real ó personal?

XIV—Acción de violento despojo. No es posesoria. ¿Qué es despojo violento? Jurisprudencia italiana. Los mero-tenedores pueden ejercer esta acción. ¿Qué debe probar el actor? Al demandante no puede objetársele clandestinidad ó despojo anterior. La acción comprende el restablecimiento de las cosas y la indemnización de costas, costos y daños y perjuicios. Artículo 1188 del Código de Procedimiento Civil. ¿Por qué después de la acción de despojo violento cabe la posesoria? ¿Quién puede establecer esta última? El vencedor en la acción de despojo violento, ¿puede ejercer la acción posesoria de recuperar? Después de aquella acción, puede ejercerse, no sólo la posesoria, sino cualquiera otra que corresponda. La acción por despojo violento ¿corresponde sólo al que no pudiere instaurar acción posesoria? Prescripción de aquella acción. ¿Desde cuándo corre? ¿Qué se entiende aquí por asegurar la indemnización del artículo 660? Compensación entre las condenaciones impuestas en el juicio de restablecimiento y en el posesorio. Caso en que el condenado en el juicio de despojo violento no entabla la acción posesoria dentro del año. ¿Cómo se cuenta el plazo de un año para ejercer la acción posesoria después de la de violento despojo? ¿Si ésta se inicia y cesa en su prosecución? La acción de despojo violento ¿puede tener por objeto cosas muebles? ¿Puede recaer sobre cosas que no son adquiribles por prescripción? Dicha acción ¿es real ó personal? ¿Contra quién puede establecerse? Diferencias entre ella y las acciones posesorias.

XV—Es aplicable al caso de despojo violento lo dispuesto en los artículos 639 y 640. El demandado por despojo violento no puede invocar su calidad de poseedor.

XVI—Disposiciones del Código Penal sobre la usurpación. Diferencia entre usurpación ó despojo y violación de domicilio.

XVII—Naturaleza de la denuncia de obra nueva. Opinión según la cual la denuncia de obra nueva difiere esencialmente de las acciones posesorias. Opinión contraria. ¿Qué se entiende por obra nueva? ¿Se admite la denuncia de ella cuando no hay más que actos que hacen presumible la ejecución de una obra nueva? Puede entablarse la acción de conservar ó recuperar en lugar de la denuncia de obra nueva. En esta acción, el vencido ¿debe siempre ser condenado en costas, costos, daños y perjuicios? Obras nuevas no denunciables. Servidumbre de acceso para la ejecución de ellas. La denuncia de obra nueva ¿es una acción personal ó real?

XVIII—Crítica de esta disposición y de la anterior desde el punto de



vista del [redacted]o. La enumeración legal de las obras nuevas denunciables [redacted]es taxativa? Obras nuevas que embarazan el goce de una servidumbre. Referencia al [redacted] Civil. Construcciones que se trata de sustentar [redacted] no sujeto á tal servidumbre. Obras voladizas que atraviesan [redacted] plano vertical [redacted] predios. ¿Qué decidir respecto de los árboles [redacted] ajeno ó pe[redacted] raíces? Otras obras nuevas denunciables. Postes y otros materiales de las empresas telefónicas y de luz eléctrica. ¿Son denunciables las cañerías [redacted]rrientes?

XIX—Denuncia de obra nueva concedida á las Juntas E. Administrativas y Comisiones Auxiliares.

XX—Prescripción de la denuncia de obra nueva. ¿Desde cuándo corre?

CAPÍTULO VII

De los modos de adquirir la propiedad

Sección I

GENERALIDADES

I—Nociones generales.—Clasificaciones diversas.—*a*) Según la extensión de la adquisición: modos de adquirir á título universal y á título particular; *b*) según su carácter gratuito ú oneroso; *c*) según el momento en que se cumplen: trasmisión por donación, venta ú otro acto entre vivos, y trasmisiones por causa de muerte.

II—Diferencia entre modo y título de adquirir.—Efecto de cada uno de ellos.—Nociones generales.

III—Enumeración de los modos de adquirir la propiedad.

Sección II

DE LA OCUPACIÓN

I—Definición.—Especies.—Las leyes especiales en esta materia.—Su importancia.

II—Cosas susceptibles de ocupación.—Inmuebles.—Muebles.—Los bienes vacantes. El artículo [redacted] 482 del Código Civil ¿hace imposible la ocupación?

III—De algunos casos especiales de ocupación.—*a*) De la caza y

de la pesca.—Disposiciones legales.—Deficiencias.—Leyes complementarias.—*b*) Del hallazgo ó invención.—Definición.—En qué consiste el tesoro.—Disposiciones al respecto.—Procedimientos en esta materia.

Sección III

DE LA ACCESIÓN

I—Definición.—Diversos casos.

II—De la accesión respecto de los productos de las cosas. Los frutos naturales industriales y civiles.—Reglas y disposiciones legales.

III—De la accesión respecto de las cosas muebles.—*a*) ~~De la adjunción.—*b*) De la especificación.—*c*) De la conmixtión.—Disposiciones legales especiales.~~—Reglas comunes á las tres especies de accesión en cosas muebles.

IV—De la accesión respecto de los inmuebles.—Casos en que se producen.—~~Examínense las disposiciones de la ley positiva.—Crítica.—Conclusiones.~~

Sección IV

DE LA TRADICIÓN

I—Concepto —Definición.—Nociones históricas.

II—La tradición y el contrato como medios de transmitir la propiedad. Sistema del Código francés. Nuestro sistema. ~~Examen crítico comparativo.—Boissonade y el Código Civil para el imperio del Japón.~~ La transcripción en los Códigos modernos respecto de la transmisión del dominio frente á terceros.

III—De las diversas especies de tradición: *a*) De la tradición real. Su materialidad. Distinciones de la ley; *b*) De la tradición ficta. ~~*Descorporalización del derecho.* La evolución de la tradición transformándose casi enteramente de real y material que era, en ficta, ¿no es en realidad la extinción de esta institución?~~ La tradición ficta, simple garantía de terceros interesados. ~~Examínese detalladamente este problema.~~ Diversas formas de la tradición ficta

IV—De las calidades que se requieren para adquirir el dominio por la tradición. ~~Disposiciones de la ley. Cuestiones que se suscitan.~~

V—Efectos de la tradición real ó ficta.

Sección V

DE LA PRESCRIPCIÓN ADQUISITIVA Ó USUCAPIÓN

I—Generalidades. Eficacia del tiempo sobre las relaciones jurídicas. Modos cómo se manifiesta. Diversas doctrinas. Prescripción y usucapión. Diferencias y analogías. Utilidad de la usucapión. Su necesidad. Nociones históricas.

II—Fundamento racional y jurídico de la prescripción adquisitiva. Diversas doctrinas.

III—Concepto de la prescripción adquisitiva y de los derechos que se adquieren mediante la misma. Disposiciones de nuestro Código Civil. Examen crítico del concepto legal de la prescripción adquisitiva. Derechos que se adquieren mediante la usucapión. D[redacted]sas cuestiones.

IV—De las cosas no susceptibles de ser adquiridas por usucapión: *a)* Cosas fuera de comercio. Criterio sobre la comerciabilidad de las cosas; *b)* Cosas no susceptibles de ocupación por prohibición expresa de la ley; *c) Res meral facultatis.* Opi[redacted]sas. (Troplong-Pescatore-Laurent).

V—Objeto y función de la prescripción adquisitiva en nuestro derecho civil.

VI—Condiciones de la prescripción adquisitiva. Primera condición: LA POSESIÓN. Su naturaleza. Requisitos de la posesión legítima; *a)* Posesión *continua.* Concepto de la continuidad; *b)* Posesión *no interrumpida.* Diferencias entre la interrupción y la discontinuidad; *c)* Posesión *pacífica* ¿Es posible una determinación exacta de este requisito? Teorías propuestas por los civilistas. Examen crítico; *d)* Posesión *pública.* Concepto de la publicidad de la posesión. Problemas que suscita; *e)* Posesión *no equívoca.* Examen de este requisito. Opiniones autorizadas. Definición; *f)* Posesión *en concepto de propietario.* Concepto y definición. Los vicios de la posesión. Su naturaleza y sus efectos.

VII—Segunda condición de la prescripción adquisitiva: EL TIEMPO. Cómo debe hacerse el cómputo. Computación natural y civil. Sistema de la ley. La accesión de posesiones. Distinción de la conjunción de la continuación de posesiones. La continuación se verifica en virtud de la ley en la persona del heredero. Excepciones. Reglas de la conjunción de posesiones; *a)* Es facultativa; *b)* Entre el nuevo y el antiguo proceder debe existir una relación de causalidad; *c)* Quien invoca unión de su posesión á otra anterior debe poseer actualmente; *d)* Entre las posesiones que deben unirse no puede existir solución de continuidad. Discusión de las reglas anteriores.

VIII—La prescripción adquisitiva decenal. Nociones. Sus condiciones. Historia.

IX—El primero de los requisitos de la prescripción decenal es el *justo título*. Su concepto y definición. Sus condiciones. Debe ser actual y real en su fondo y válido en la forma.

X—El segundo requisito de la prescripción decenal es la *buena fe*. Concepto de la buena fe bajo el aspecto jurídico. Elementos de que se forma el concepto de la buena fe en materia de usucapión. La buena fe reconoce por causa un error. ¿Debe ser excusable este error? El error de derecho ¿puede servir de base á la buena fe? Vicios del título que pueden excluir la buena fe. Cómo se determina la buena fe en las adquisiciones hechas por personas jurídicas. La buena fe inicial basta para dar lugar á la prescripción decenal. Censuras á esta disposición. Juicio sobre ellas. Determinación del momento en que debe existir la buena fe. La buena fe se presume.

XI—El tiempo en la prescripción decenal. Diez años entre presentes y veinte respecto de ausentes. Quiénes son ausentes. Accesión de posesiones.

XII—Derechos que se adquieren mediante la prescripción adquisitiva decenal. La propiedad de los bienes inmuebles. Los derechos reales sobre los mismos. Las servidumbres. Diversas doctrinas. Conclusiones.

XIII—Efectos de la prescripción adquisitiva decenal.

XIV—De la prescripción trentenaria. Condiciones. Diversas opiniones. Derechos susceptibles de adquisición. Efectos.

XV—De la prescripción adquisitiva de los bienes muebles. Concepto. Doctrina. Conclusiones. Condiciones y efectos.

XVI—La prescripción inmemorial. Concepto. Historia. Naturaleza, eficacia, objeto y requisitos de la prescripción inmemorial en las doctrinas que la admiten. Su abolición en las legislaciones modernas. Casos en que será admisible. Nuestras disposiciones legales.

XVII—Del modo de operarse la prescripción adquisitiva. El Juez no puede suplir de oficio la excepción de prescripción. ¿La usucapión se opera de pleno derecho? Opiniones á este respecto. Momento de invocar la prescripción. Formación de un título de propiedad fundado en la usucapión.

XVIII—De la prueba de la posesión necesaria para la prescripción Principios generales. Presunciones legales sobre esta materia. Crítica. Conclusiones.

XIX—La renuncia á la prescripción. Su prohibición respecto de la prescripción á operarse. Su legitimidad respecto de la prescripción operada. Modos cómo puede hacerse esta renuncia. Quiénes pueden hacer la renuncia y quienes pueden oponerse á ella. Diversas cuestiones sobre esta materia.

XX—Causas que impiden la prescripción adquisitiva. «Precariedad» de la posesión. La falta del *animus domini*. Disposiciones á este respecto.

XXI—La suspensión de la prescripción. Razones de la suspensión de la prescripción en ciertos casos. Concepto de la suspensión. Sus causas: clasificación de las mismas. Examen de cada una de ellas. Estudio y crítica de la máxima: *contra non valentem agere non currit præscriptio*. Objeciones. Discusión. Efectos de la suspensión.

XXII—De la interrupción de la prescripción adquisitiva. Concepto. Dos especies de interrupción: natural y civil. La natural es propia y exclusiva de la prescripción adquisitiva. *a*) Interrupción natural: consiste en la privación de la posesión. Sus reglas jurídicas; *b*) Interrupción civil. Nociones históricas. Definición. Actos de interrupción civil. Clasificación y enumeración. Diversas cuestiones. Efectos de la interrupción. Diferencias entre los efectos de la natural y los de la civil. La interrupción natural alcanza á todos los interesados, mientras que la civil sólo alcanza á aquellos respecto de quienes se cumple. Los efectos de la interrupción civil no se extienden de persona á persona. Casos controvertidos. Conclusiones.

CAPÍTULO VIII

De la reivindicación

I—Concepto. Definición. Nociones generales é históricas.

II—De la naturaleza y condiciones de la reivindicación. Fundamentos de la reivindicación. Diferencias entre la reivindicación y las acciones posesorias y especialmente con la acción *publiciana*. Condiciones para tener facultad de reivindicar. Diversas cuestiones.

III—Cosas que pueden reivindicarse. Las cosas inmuebles. Las cosas muebles para poder reivindicarse deben poder ser identificadas. Puede reivindicarse no sólo el dominio sino también los derechos reales. La acción de petición de herencia. Cosas singulares, cosas universales y universalidades de bienes. Reivindicación de las cosas singulares y universales. Tratándose de estas últimas, ¿á qué se entiende limitada la demanda y la sentencia? Las universalidades de bienes no pueden reivindicarse.

IV—El reivindicante debe presentar la prueba de su propiedad. Diferencia entre título y modo de adquirir. Algunos modos bastan por sí solos, otros requieren títulos. Modos originarios y derivados. Pruebas que deben producirse en estos distintos casos. En los de adquisición por transmisión ¿basta que el actor pruebe que su causante le ha transferido la cosa? Necesidad de la prescripción. Medios

de prueba en los referidos casos. Las presunciones judiciales, ¿pueden admitirse para probar el dominio? De la acción publiciana. ¿Se confunde con la reivindicatoria? Fundamento de aquélla. Para ejercer la acción publiciana es necesario haber sido poseedor. Ella se concede tanto al que no es dueño como al que lo es. ¿Qué título se requiere para entablarla? ¿Debe ser el justo título? ¿Si el título es absolutamente nulo? El mayor tiempo de posesión ¿equivale al título? El simple cesionario de derechos posesorios ¿puede ejercer la acción publiciana? Para ésta no se exige la buena fe. La acción de que se trata no procede contra el dueño. Excepciones establecidas por Pothier. Examen de algunos casos: *1.ª hipótesis:* el demandante tiene título y el demandado no. Se distingue: *a)* si el título del demandante es *anterior* á la posesión del demandado; *b)* Si el título del demandante es *posterior* á la posesión del demandado. 2.ª *hipótesis:* el demandante y el demandado presentan títulos. Se distingue: *a)* si los títulos emanan de la misma persona. *b)* Si las partes presentan títulos de autores diferentes. 3.ª *hipótesis:* ni el demandante ni el demandado tienen título. La acción publiciana y la reivindicatoria pueden entablarse al mismo tiempo ó separadamente. ¿Es necesario que el reivindicante sea dueño al entablar la demanda?

V—Contra quién se dirige la acción reivindicatoria. Obligaciones del mero tenedor de la cosa que se reivindica. Casos á que este artículo se refiere. Acción reivindicatoria contra los herederos del poseedor. Obligación de los herederos al saneamiento por evicción.

VI—Responsabilidad del que no siendo poseedor contesta la demanda reivindicatoria como si lo fuera. Caso en que contesta por error, creyéndose demandado por una cosa distinta de la que se reivindica.

VII—Caso en que el poseedor de la cosa mueble deja dolosamente de poseerla para sustraerse á la reivindicación. La acción que se concede contra el *fictus possessor* ¿es real ó personal? Este artículo ¿se aplica al mero tenedor? La reivindicación procede aun cuando el poseedor haya enajenado la cosa de buena fe. Pero si la reivindicación es imposible, ¿tiene el propietario acción personal contra el que de buena fe dejó de poseer? Responsabilidad del que deja de poseer después de la notificación de la demanda. Referencia al artículo 679. ¿Qué debe pagar el que dolosamente deja de poseer? El valor de la cosa de que debe ser indemnizado el propietario ¿es el actual ó el que tenía la cosa cuando el demandado empezó á poseerla? Cómo se fija este valor. Una vez satisfecho ¿pierde el propietario la acción reivindicatoria? El que recupera la cosa reivindicada ¿pierde la acción personal contra el que dolosamente dejó de poseerla?

VIII—Prohibición de ceder los derechos sobre la cosa reivindicada y de enajenarla ó hipotecarla. Crítica de la ley. Como debería modificarse. Consecuencias de aquella prohibición.

IX—Acción *ad exhibendum* y secuestro. Cuándo puede pedirse el secuestro. Para ello no es necesaria la prueba de la propiedad. Disposiciones del Código de Procedimiento Civil.

X—Durante el juicio reivindicatorio, el demandado sigue gozando del inmueble litigioso. Pero el actor tiene derecho de provocar las providencias necesarias para evitar todo deterioro del fundo y de las cosas muebles anexas al mismo.

XI—Restitución de la cosa reivindicada. La forma. Las costas y costos. Cuándo procede imponer unas y otros. Diversas cuestiones.

XII—Plazo dentro del cual el poseedor vencido debe restituir la cosa reivindicada.

XIII—El actor, que recibe la cosa, debe pagar los gastos de custodia y conservación. Satisfechos estos gastos, ¿puede el actor obligar al poseedor vencido á que se los reembolse?

XIV—Lugar en que debe restituirse la cosa mueble. Razón de la ley sobre el particular. ¿Si la cosa ha sido trasladada á lugar más distante del en que estaba? El poseedor condenado á restituir un inmueble cumple con dejarlo desembarazado. Y si es un edificio, con entregar las llaves al propietario.

XV—Quién es poseedor de buena fe. Lo que debe entenderse por título traslativo de dominio. Contradicciones en que incurre el Código. El título traslativo de dominio puede estar constituído por el título propiamente dicho y por el modo de adquirir. Puede también estar constituído exclusivamente por el modo. El título de adquirir debe ser un acto jurídico que, si no adoleciera de vicios y estuviera acompañado de tradición, sería capaz de transferir la propiedad. El título de que se trata puede tener por objeto [illegible]membramiento del dominio. ¿Qué decidir en cuanto á la partición? El título puede ser traslativo ú originario de dominio. En qué pueden recaer los vicios del título. Este artículo ¿se aplica á las enajenaciones hechas por el verdadero dueño cuando adolecen de nulidad? Si el título adolece de nulidad absoluta, el poseedor ¿puede ser de buena fe? Si el poseedor ha ejercido dolo ó violencia para obtener el consentimiento del enajenante, ¿será de buena fe? El poseedor no es de buena fe si conoce los vicios de los títulos de sus autores ó causantes. La ignorancia del poseedor de buena fe debe ser de hecho y no de derecho. ¿La buena fe puede existir cuando falta el título traslativo de dominio? El que posee por error de ubicación puede ser de buena fe. El poseedor de buena fe debe probar que su error es excusable. Debe, además, probar su buena fe. Quién es poseedor de mala fe. El que sabe que su título sólo es traslativo de posesión, ¿puede tener buena fe? Diferencias entre el título y la buena fe en esta materia y en la de prescripción. La buena ó mala fe es personal. Esta calidad no influye en los juicios posesorios.

XVI—¿Por qué el poseedor de buena fe gana los frutos? El poseedor de buena fe hace suyos los frutos percibidos, aun cuando no los haya consumido. ¿Cuándo se entienden percibidos? Regla sobre los frutos civiles. Por qué no distingue la ley entre frutos percibidos y consumidos. La adquisición de los frutos por el poseedor de buena fe tiene lugar en virtud de la ley. Por qué los frutos percibidos después de la contestación de la demanda deben ser restituídos al propietario. Si antes de tal contestación el poseedor ha conocido los vicios de su título, debe desde entonces restituir los frutos. ¿Si el poseedor de buena fe es heredero de un poseedor de mala fe? ¿Por qué desde que cesa la buena fe cesa el deredro á los frutos? Efectos de la adquisición de la propiedad de la cosa por prescripción. El poseedor de buena fe ¿debe restituir los frutos que después de la contestación de la demanda dejó de percibir por su culpa? ¿A qué época hay que referirse para determinar si el poseedor es de buena ó mala fe? Referencia al artículo 670. Si se reivindica el usufructo, el poseedor de buena fe ¿hace suyos los frutos? Los frutos provenientes de mejoras hechas por el poseedor de buena fe y percibidos después de la contestación de la demanda ¿deben ser restituídos al propietario? ¿Si los frutos provienen de trabajos extraordinarios del poseedor ó de su especial inteligencia?

XVII—El poseedor de mala fe debe restituir todos los frutos. El artículo [redacted] es una aplicación del [redacted] El propietario puede reivindicar los frutos contra el tercero que los haya adquirido del poseedor de mala fe. El poseedor de mala fe debe restituir no sólo los frutos percibidos, sino también los dejados culpablemente de percibir. Esta responsabilidad empieza desde la existencia de la mala fe. El artículo [redacted] comprende la culpa, el dolo y la negligencia. El poseedor de mala fe ¿puede invocar la prescripción del artículo 1[redacted]? ¿Puede alegar la prescripción del artículo [redacted]? Efectos de la adquisición de la propiedad de la cosa por prescripción. Referencia á los artículos 478, 496 y siguientes del Código de Procedimiento Civil. Excepciones á la obligación de restituir los frutos. El poseedor de mala fe que ha ocupado por sí mismo la cosa reivindicada debe restituir los frutos civiles que ella habría podido producir. Dicho poseedor ¿está obligado á pagar intereses de los frutos que restituye? Disposición especial sobre restitución de ganados y procreos.

XVIII—En toda restitución de frutos, se abonarán al que la hace los gastos ordinarios que ha invertido en la producción de ellos. Esto se aplica ya se trate de poseedor de buena ó de mala fe. Qué se entiende á este respecto por gastos ordinarios.

XIX—Reivindicación de la nuda propiedad.

XX—Expensas necesarias, útiles y voluptuarias. Todas las obras hechas por el poseedor en la cosa reivindicada pertenecen al dueño

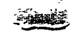
de ésta misma. Cuáles son las expensas necesarias. La ley se refiere aquí á la conservación material y no jurídica de la cosa. El pago hecho por el poseedor para librar la finca de un gravamen hipotecario no es expensa necesaria. ¿Qué decidir respecto de los pagos de los impuestos como el de contribución inmobiliaria? Las expensas necesarias son abonables á todo poseedor. ¿Por qué? Los gastos ordinarios de conservación, como los reparos módicos en los edificios, ¿son expensas necesarias? ¿Si el poseedor ha hecho las expensas necesarias sin intención de conservar la cosa? El poseedor de buena fe ¿está obligado á descontar de su crédito de reembolso las expensas necesarias ó útiles que haya hecho en la cosa? El poseedor ¿tiene derecho á que se le abonen las expensas necesarias cuando perece la cosa por caso fortuito? El propietario debe abonar lo que costaron las obras necesarias, y no el valor de ellas al tiempo de la restitución. El poseedor no puede exigir intereses por las expensas necesarias. Referencia al artículo 1023. Derecho de retención. Su naturaleza. El retentador ¿puede formar título ejecutivo y solicitar el embargo de la cosa retenida ó de otra de su deudor? El retentador no puede servirse de la cosa ni arrendarla. El derecho de retención ¿es indivisible? ¿Puede oponerse á los terceros? El retentador ¿es poseedor ó mero tenedor? Si el vencido deja de retener la cosa, ¿pierde su derecho de retención? ¿Qué se entiende por expensas útiles ó mejoras? Las expensas necesarias no pierden esta calidad aun cuando aumenten el valor venal de la cosa. Casos previstos en los artículos 674 y 675. *Primer caso:* Mejoras útiles hechas por el poseedor de *buena fe antes* de la contestación á la demanda. Elección que da la ley al propietario de pagar el importe de las mejoras ó el aumento de valor que por ellas tenga la cosa. Fundamento de esta regla. El referido aumento debe existir al hacerse la restitución de la cosa. El poseedor de buena fe no puede llevarse los materiales de las mejoras útiles hechas antes de la contestación á la demanda. El propietario ¿está obligado á abonar las mejoras útiles cuando se propone conservar la cosa en su poder? Error de Pothier. *Segundo caso:* Mejoras útiles hechas por el poseedor de *buena fe después* de la contestación á la demanda, ó por el de *mala fe antes ó después* de dicha contestación. Derechos y obligaciones del propietario en este caso. El propietario puede quedarse con estas mejoras pagando solamente el precio que tendrían los materiales después de reparados. Doctrina contraria y crítica. Referencia al artículo 677. Casos especiales del artículo 676. Cuándo debe existir la buena fe relativamente á las mejoras. Expensas voluptuarias. Resumen de lo dispuesto en los artículos 672 á 678. Casos en los cuales el poseedor puede llevarse los materiales. Cuándo es que se considera que la separación de ellos es en detrimento de la cosa. Aún entonces el poseedor puede llevárselos. A condi-

ción de que la cosa sea repuesta á su estado anterior. Y que el poseedor vencido se allane á ello. El poseedor no puede separar los materiales si no ha de obtener ningún provecho. Mejoras provenientes de la naturaleza ó del tiempo. En qué sentido ceden siempre en beneficio del propietario.

XXI—Deterioros y pérdida de la cosa. Responsabilidad del poseedor de mala fe. Opinión según la cual el poseedor de mala fe sólo cae en mora por medio de la demanda judicial. Opinión que sostiene que dicho poseedor cae en mora desde su injusta detentación.

Cuando el poseedor de mala fe cae en mora?

XXII—De las acciones confesoria y negatoria. Generalidades. Estudio de cada una de ellas en particular.



Documentos oficiales

Escuela de Agronomía

COLOCACIÓN DE LA PIEDRA FUNDAMENTAL

DISCURSOS PRONUNCIADOS

Discurso del señor Ministro de Fomento

Señores:

La fundación de la Facultad de Agronomía, es todo un acontecimiento de orden superior, porque viene á marcar con piedra blanca, el comienzo de una de las evoluciones más trascendentales de la enseñanza, orientada por el gobierno con rumbo hacia las grandes necesidades económicas del país.

Grande, muy grande, es la misión que la época actual, inquieta, nerviosa y expansiva, depara á los hombres que presiden este momento histórico; pero la responsabilidad que ella impone, se torna en satisfacción purísima que halaga el patriotismo cuando se tiene la singular fortuna de compendiar en día como éste los afanes, los desvelos y las altas intelecciones de más de medio siglo de propaganda y de acción, ora ardiente, cuando el entusiasmo entreveía algún éxito, ora tibia, cuando las desgracias nacionales oscurecían fatídicamente el horizonte.

Permitidme, señores, que dedique un recuerdo en justo homenaje á tanto ciudadano bien intencionado que ha precedido á las generaciones actuales en sus esfuerzos por el progreso rural de la República.

El progreso rural de la República es la causa grande, porque no es más, no es otra cosa que el progreso de nuestra nacionalidad, es decir, el desenvolvimiento del territorio, el acrecentamiento de su población con elementos productores, la diversificación de las industrias madres, en una palabra, el despertar vigo-

roso de todas las fuerzas latentes de la naturaleza y de la sociedad.

Basta mirar el país con el potente luminar de la crítica histórica, para penetrarse del alto significado que encierra el establecimiento de esta Facultad de Agronomía. Si ella responde, como es de esperarse, dada la organización planeada, á las exigencias de la agricultura científica; si los resultados de su enseñanza van de arriba á abajo, educando la mente y adiestrando el brazo del productor, sea éste poderoso, sea humilde, podrá decirse que ella habrá cerrado para siempre el ciclo de un empirismo estéril, mostrando con mano firme que los secretos de la naturaleza dejan de serlo, cuando un chorro de luz disipa oscuridades intensas.

Interrogando al pasado, el cinematógrafo viviente de la historia nos mostrará á la «Banda Oriental» como el asiento de una estancia grande, que alimentaba en sus fértiles praderas inmensa cantidad de ganado para el abasto de los vecinos, cuando no servía de pasto á la rapacidad de atrevidos piratas, no existiendo entonces más industrias que la del corambre alternada con la tala de inacabables bosques. El estado pastoril continuó siendo la característica, hasta hace poco, de una población nómade y bravía, dominada por la grande ansia de vivir desobligada de todo lazo social y político, que hallaba en aventuras arriesgadas la satisfacción de sus pasiones intensas, amando la libertad al exceso, hasta el exceso de no tolerar la de nadie, no siendo una entidad superior que adorase aun más la propia y soportase menos la ajena, convirtiendo su fuerza en derecho y la obediencia de los demás en deber. Los repartimientos de tierra que subsiguieron en los albores de la independencia en forma de inmensas heredades mezcla del sistema colonial y de la ingenuidad indígena, no eran por cierto el medio más apropiado para ofrecer albergue y trabajo á los nativos que acababan de forjar á hierro pujante el esbozo de nuestra nacionalidad—y de esa suerte, vióse gran número de nuestra población campesina recorriendo como centauros las calladas cuchillas, en ese estado pastoril primitivo que es excluyente de la labor sedentaria, estado errante que tanto ha alimentado las correrías guerreras desplegando al viento de la barbarie las mismas tendencias, las mismas heroicidades y crueles devastaciones con que asolaran por siglos en el suelo candente de la madre patria las huestes que rememoran los cantares del Cid. Con todo, las guerras no consiguieron extinguir la riqueza pública, que se salvó, como diría Sarmiento, con los frutos de cuatro patas, y al presente, señores, tantas luces épicas, y tantas sombras cobardes, nos han legado como epílogo el cuadro de nuestra masa campesina reconcentrada en los distritos urbanos, emigrada, ó viviendo

de prestado en los campos, sin hogar que cuidar ni árbol que podar. Es que la agricultura no se ha convertido todavía en el poderoso auxiliar de la ganadería

El problema que aparece de bulto á los ojos de nuestros estadistas, es muy arduo, porque es el problema de la repoblación de nuestros campos, con gente útil para el trabajo rural, que exige, ante todo, la aplicación constante de prácticas científicas, mediante las cuales la mestización del ganado y el perfeccionamiento del cultivo pueden derramar sobre todo el territorio los dones de la abundancia. Ambas ramas de las llamadas industrias rurales, conquistarán, hermanadas, grandes extensiones á la producción intensiva, que, como sabéis, aprovecha más el suelo porque lo divide, lo limpia, lo puebla de familias, lo hace florecer, lo civiliza, en una palabra; y el día que con una limitada extensión de quinientas hectáreas se alcance el coeficiente de producción de una de las actuales suertes de estancia, podrá decirse llegado el gran «desiderátum» del progreso rural del país, de que os hablaba al principio.

Tarea semejante á la de remontar la corriente de un río accidentado, es la que se ofrece á la acción de los Poderes públicos, obligados, por obra de fatalidades históricas, á arrancar sus esfuerzos de un punto de partida nuevo, que entreseñalan ya el juego de las leyes económicas por una parte y el influjo del progreso científico por otra.

La Facultad de Agronomía, en esta jornada gigantesca á través de la naturaleza y de la historia, no es más que una de las tantas piezas de la poderosa máquina de guerra opuesta á la rutina, á la ignorancia, á la vanidad teorizadora, al extravío pasional, que son los inevitables y encumbrados enemigos que es fuerza combatir. Esta institución producirá los técnicos prácticos y los hombres de labor que ora en la enseñanza, ora en la administración, ya al cargo de empresas industriales ó en cotidianas faenas rurales, habrán de concurrir eficazmente á hacer más productivo nuestro suelo dando ejemplos, disipando errores, moviendo, en suma, los impulsos de su actividad hacia la conquista de las fuerzas de la naturaleza en provecho del individuo y de la colectividad. Extraer del suelo la mayor riqueza útil, tal debe ser la característica de esta disciplina universitaria, para quien tiene que ser muy familiar aquella verdad pristina que inspiró el consejo dado por el insigne Jovellanos á su rey cuando le recomendaba que colocara la instrucción más cerca del interés, como medio de unir lo útil de la ciencia al provecho que de ella se promete la industria agrícola.

La Universidad, señores, ha aspirado á ser en épocas pretéritas algo así como un foco de luz colocado en la cima de elevada mon-

taña para iluminar una llanura de gente redimible. Era una pretensión que hoy mismo merece respeto, siquiera por el plausible propósito innovador que la inspiraba. Los universitarios de entonces no podían pensar de otro modo; eran legales con el obligado radicalismo de sus ideas. Hoy los tiempos han cambiado, y esas pretensiones han descendido naturalmente á un linde que se aproxima más á lo que es humano y perfectible; y es éste el momento de decir á sus profesores y estudiantes que el país espera de ellos nada más que el concurso de un libre y desembarazado espíritu de examen, para poder darse cuenta todo el mundo de las necesidades de nuestra nacionalidad, de que os he hablado, y de los medios de poder servir unos y sostener otros.

No dijera toda la verdad, hoy que el azar quiere que yo hable dando á mis palabras la autoridad, que de otro modo les faltaría, si no dijera personalmente al profesor Backhaus que la responsabilidad que acaba de contraer con este país es muy grande, al punto de que los resultados generales de nuestra enseñanza, os acreditarán aquí y fuera de aquí, si ellos son positivamente proficuos. Confiamos, decididamente, que será así, porque está de por medio la seriedad de vuestro carácter, vuestro saber científico y el celo y empeño que deben caracterizar á un profesor de las renombradas universidades alemanas. Para todo ello, confiamos, pues, en vos.

Hallaréis para las investigaciones originales á que debéis dedicaros preferentemente, contraria á lo que llamaba ciencia libresca, uno de nuestros ilustres compatriotas, cuando fustigaba á los verbalistas de su tiempo—hallaréis para vuestras investigaciones—preciosos auxiliares y también precedentes de subido mérito, que como las investigaciones zoológicas y geológicas de Larrañaga y los trabajos del señor Arechavaleta, sobre las Gramíneas Uruguayas, han merecido justa cabida en anales de doctas corporaciones científicas del viejo mundo; y entre esos preciosos auxiliares que mencionaba, tendréis en primer término á nuestra juventud estudiosa que es inteligente, afanosa, entusiasta y sobria, y sobre todo profundamente observadora y profundamente conocedora del medio en que vive y de las guías que la dirigen, y para quien de seguro no pasará como agua que corre si vuestras condiciones de hombre de ciencia responden en la práctica, como todos lo esperamos, á las severas exigencias del método experimental.

Señores: en nombre del Presidente de la República, que con esta iniciativa suya ha querido asociar su esforzada acción de estadista á tanta reforma universitaria y á tanto progreso científico, declaro inaugurada la Facultad de Agronomía y Veterinaria.

Discurso del señor Rector, doctor Eduardo Acevedo

Señores:

La fundación de la Facultad de Agronomía y Veterinaria responde á una de las más grandes y persistentes aspiraciones nacionales. Un país como el nuestro, cuyas actividades productoras se encauzan casi exclusivamente en la ganadería y en la agricultura y en las industrias que de ellas derivan, no puede desenvolverse por la rutina que empobrece la tierra y desconoce la selección de las razas. Necesita hombres de ciencia que estudien esas fuentes de la producción en el terreno mismo, que incorporen á su explotación todos los recursos que el progreso sugiere incesantemente y que multipliquen y mejoren los productos que sirven de base á las corrientes del comercio interior y del comercio exterior.

De todas las Facultades en que la Universidad distribuye sus energías, es la única quizá que no desvinculará de la tierra, sino que lo arraigará á ella, al elemento ilustrado é inteligente de la campaña. El hijo del estanciero y el hijo del agricultor que adquieren un diploma de las Facultades de Derecho, de Comercio, de Medicina y de Matemáticas, tienen que abandonar y abandonan el departamento productor en que han nacido para radicarse en la capital de la República ó en algunas de las ciudades del interior, quedando entonces al frente de esos establecimientos que representan la riqueza nacional, los menos aptos, los menos inteligentes. Hay sin duda algunas excepciones; pero es esa la dolorosa regla general. No sucederá lo mismo con los que se incorporen á la Facultad que hoy inauguramos. El médico veterinario y el ingeniero agrónomo, encontrarán teatro fecundo y remunerador en las estancias y chacras de sus padres, y á ellas se vincularán por el doble lazo del interés pecuniario y del trabajo ennoblecedor de la ciencia.

Está de plácemes, pues, la campaña y con ella está de plácemes el país.

Señor Presidente: á vuestro vigoroso esfuerzo de administrador honrado de los dineros públicos y de gobernante progresista, debemos la hermosa realidad de la Escuela de Agronomía que bajo la competente dirección del doctor Backhaus abrirá sus cursos dentro de una semana, y con ellos una fecunda revolución, que, de año en año, acentuará el honor del magistrado que en medio de las angustias y estrecheces de la guerra civil, solemnizó el aniversario de la declaratoria de la independencia nacional, el 25 de agosto de 1904, con un decreto que formaba el primer tesoro

para la construcción de edificios universitarios. La Universidad ha dado desde esa fecha un paso inmenso en el camino de sus progresos intelectuales y materiales, porque el concurso gubernativo á la gran causa de la enseñanza superior ha sido constante y de todos los momentos. *Nulla dies sine linea.*

No ha llegado todavía el doctor Salmon, y por esa circunstancia es imposible inaugurar la Escuela de Veterinaria. La tarea corresponde á vuestro sucesor. El doctor Williman, quien por su doble título de universitario entusiasta y de iniciador de los estudios veterinarios en la Facultad de Medicina, ha de completar la obra, la obra más fecunda de vuestro gobierno, me atrevo á decirlo, porque á ella deberá el país progresos superiores á los de cualquier otro factor económico.

Discurso del profesor Backhaus

Señores:

El Gobierno de la República Oriental, resolvió la fundación de un Instituto Superior de Agronomía, relativamente tarde. —Empero, tal tardanza, redundará, si se quiere, en beneficio del propio Instituto, desde que le será dable utilizar todas las experiencias hasta hora realizadas.—En lo tocante al edificio, del cual colocamos hoy su piedra fundamental, será sencillo, sin lujos, pero práctico y sólido como exige que lo sea todo asiento de una institución de su importancia. En lo que á su organización concierne, funcionará en combinación con la Universidad de Montevideo, como «Universitas Literatum», del país; con independencia en la realización de sus tareas especiales; bajo la dirección de un agrónomo; con un cuerpo de catedráticos competentes y selectos exclusivamente dedicados al Instituto; con libertad en sus diferentes ramos; poseyendo medios completos para la enseñanza é investigación.

Existen en el mundo más de mil instituciones superiores de agronomía. Los principios y las experiencias de todos ellos han sido utilizados en el plan de fundación, presentado para la creación de una escuela universitaria en el Uruguay. El Gobierno ha evidenciado una prudencia y previsión digna de encomio al aceptar estos proyectos, mereciendo por ello el unánime beneplácito del país. Si es posible terminar esta organización, la República del Uruguay podrá vanagloriarse de poseer una institución para la enseñanza é investigación agrícola, á la altura de las existentes en los más viejos y adelantados países del orbe.

Lo expuesto, es causa más que suficiente para que las personas á que es destinado el Instituto, profesores, estudiantes y agrónomos prácticos, traten de esforzarse en la esfera de sus medios, en pro de su adelanto.

Los catedráticos deben no sólo enseñar, sino también investigar. Un país nuevo, sin literatura agronómica, necesita experimentos propios, conducentes al estudio acabado de sus condiciones naturales, de las mejores plantas y su cuidado, ocasión propicia que se ofrece á los hombres de ciencia. Los estudiantes, que se trocarán con el andar del tiempo en estancieros, mayordomos, profesores y empleados técnicos del Gobierno, en la edad juvenil en que encuentran en sus cerebros campos propicios para fructificar todas las grandes iniciativas, deben aprovechar la ocasión que se les brinda, de adquirir las modernas ideas de la agronomía Los agrónomos prácticos deben comunicar sus experiencias y observaciones, enviar objetos para enriquecer el museo del Instituto y consultar á los especialistas en las cuestiones científicas.

En los actuales momentos, hay quien opina que la agronomía no necesita de la ciencia y de la educación, como la medicina, el derecho, el comercio y las industrias. ¿Es una tarea menos importante alimentar diariamente 1,500 millones de estómagos humanos, proveer de las materias primas para los vestidos y otras necesidades, que curar enfermos, gobernar pueblos, administrar justicia á los quejosos, distribuir la producción ó modificarla? Swift ha dicho: «el hombre que ha hecho crecer dos espigas de trigo donde antes nació una, ha realizado una obra más fecunda que la de todos los políticos del mundo». Pues merced á la ciencia, es posible, no sólo hacer crecer dos, sino millares de espigas.

La naturaleza sola, es incapaz de satisfacer la demanda de los hombres civilizados. El trabajo humano, sin inteligencia, no vale mucho más que el del buey ó de la mula. El trabajo sistemático, impulsado por conocimientos, es el que explota las fuerzas naturales, convierte los campos donde antes levantaban sus azulados penachos los cardos y erguían sus afiladas púas las pitas, en espléndidas sabanas de tupida alfalfa, en mares de movibles trigales, en mosaicos de apiñadas mazorcas de maíz, verdes arboledas ó bosques frondosos. *Mens agitat molem!* Esta divisa para la agronomía, cuadra como á ningún país al Uruguay. Su clima, su suelo, la configuración del terreno, es mucho mejor que la de Europa, América del Norte y otros países de intensa agricultura.

En la cultura extensiva, no podrá el Uruguay competir con

las vastas planicies de la Argentina, Dakota y Australia, pero, trabajado su suelo intensivamente, cuidada su hacienda con celoso esmero, tiene que dar buenos resultados, producir lo necesario para satisfacer las necesidades de su propio consumo, y aún para exportar por valor de crecidas sumas. Pero la cultura intensiva requiere, en primer lugar, educación é investigación. La inmigración, tan importante para la República, necesita también especial enseñanza, si los elementos componentes de ella no quieren realizar malas experiencias.

La importancia de la escuela universitaria que solemnemente inauguramos hoy, habilita para solicitar el concurso de todos en pro del adelanto de sus instalaciones. El agrónomo no puede esperar días, semanas y años, como pudieran hacerlo otros.

La cosecha antes de la lluvia, la siembra después, si algunas horas no son bien utilizadas, se pierde todo un año.

Dan una sola cosecha anual la mayor parte de las plantas, y si los momentos de trabajo son sabiamente utilizados, puede ésta duplicar la que daría si el tiempo fuera malgastado.

Gústale al agrónomo ver cómo crece su siembra, cómo se elevan los árboles por él plantados, cómo se desarrollan los animales de sus crías. Por eso espero que los encargados de la construcción del edificio del cual colocamos hoy su primera piedra, desarrollen su construcción de modo progresivo, y que el Superior Gobierno, Consejo Universitario y otras corporaciones, los particulares, etc., contribuyan en la órbita de sus atribuciones á complementar y adelantar en lo posible los trabajos del Instituto.

Es creencia general en Europa, que las construcciones que se practican en la América del Sud, no se efectúan con la rapidez de las que se levantan en la América del Norte, y que fácilmente se cambia la protección oficial. Yo, por mi parte, confío de un modo absoluto en que la República del Uruguay y su sabia administración, terminarán rápidamente los proyectos aceptados.

Confío en que los descendientes de los latinos que hace 2,000 años conquistaron el mundo, instituyendo una cultura y una agricultura admirables, y que han adquirido y organizado una vasta región geográfica, merced á su inteligencia y caballerosidad, si saben aprovechar ahora las experiencias científicas de otras naciones, están destinados en la agronomía, á marchar á la vanguardia de los primeros pueblos del Universo.

Bases y programa del Cuarto Congreso Científico (Primero Pan-Americano), que se reunirá en Santiago el día 1.° de diciembre de 1908.

ARTÍCULO 1.°

Con arreglo á lo resuelto por el Tercer Congreso Científico Latino-Americano de Río de Janeiro, se reunirá en la ciudad de Santiago, bajo los auspicios del Gobierno de Chile, el Cuarto Congreso Científico (Primero Pan Americano), en el mes de diciembre de 1908.

Su inauguración se verificará el 1.° de dicho mes de diciembre y su clausura diez días después.

ARTÍCULO 2.°

Los trabajos de organización y funcionamiento del Cuarto Congreso quedan á cargo de una Comisión Directiva, compuesta: 1.° de los miembros nombrados por el Tercer Congreso en asamblea plena de 16 de agosto de 1905; 2.° de los miembros elegidos por la misma Comisión.

ARTÍCULO 3.°

La Comisión Directiva elegirá la Mesa que ha de presidir sus trabajos, la cual se compondrá de un Presidente, dos Vicepresidentes, un Secretario General, uno ó dos Prosecretarios, un Tesorero y un Vicetesorero.

Habrá asimismo, los intérpretes, oficiales de Secretaría y demás empleados que se juzguen necesarios.

La mencionada Comisión nombrará los Presidentes honorarios que tenga á bien.

ARTÍCULO 4.°

La Comisión Directiva se subdividirá en Subcomisiones, cada una de las cuales se compondrá de un Presidente y dos Vocales nombrados por ella.

ARTÍCULO 5.º

Son atribuciones de la Comisión Directiva:

1.º Llevar á efecto la realización del Cuarto Congreso y representarlo ante el Gobierno de Chile y ante las universidades y demás corporaciones científicas, nacionales ó extranjeras;
2.º Nombrar en las capitales de los Estados americanos Comisiónes encargadas de coadyuvar á la realización del Congreso, de formar la lista de personas á quienes haya de invitarse á tomar parte en sus trabajos, de procurar la adecuada representación de sus respectivos países y de indicar las cuestiones que, por su manifiesto interés americano, hayan de ser sometidas al Congreso;
3.º Acordar los gastos y aprobar las cuentas antes de ser presentadas al Tribunal respectivo;
4.º Organizar el cuestionario definitivo, de acuerdo con los trabajos presentados por las Subcomisiones;
5.º Formar la nómina de los miembros del Congreso, en conformidad con lo dispuesto en el artículo 10;
6.º Nombrar los relatores que sean necesarios para exponer, ante las respectivas secciones, el estado de la cuestión en los temas oficiales que considere de especial interés.

ARTÍCULO 6.º

Elegida que sea la Mesa Directiva del Congreso, la Comisión suspenderá el ejercicio de sus funciones, para reasumirlas cuando el Congreso haya sido clausurado. Tomará entonces á su cargo la publicación de los trabajos presentados y enviará poderes suficientes á los miembros de la nueva Comisión que se nombre para organizar el Quinto Congreso Científico Americano.

ARTÍCULO 7.º

Las Subcomisiones á que se refiere el artículo 4.º corresponderán á otras tantas secciones del Congreso, y serán las siguientes:

1.ª De matemáticas puras y aplicadas;
2.ª De ciencias físicas;

3.ª De ciencias naturales;
4.ª De ingeniería;
5.ª De ciencias médicas é higiene;
6.ª De ciencias antropológicas;
7.ª De ciencias jurídicas y sociales;
8.ª De ciencias pedagógicas;
9.ª De agronomía y zootecnia.

Cada una de estas Subcomisiones podrá subdividirse en dos ó más, cuando lo juzgue necesario. Asimismo, podrán dos ó más de ellas reunirse en una sola.

ARTÍCULO 8.º

A cada una de las Subcomisiones incumbe:

1.º Organizar el cuestionario de la respectiva Sección;
2.º Formar la nómina de los miembros de la misma;
3.º Recibir y clasificar los informes, estudios y comunicaciones que se envíen á la Sección y designar el relator que deba dar cuenta al Congreso de las conclusiones adoptadas por ella;
4.º Cuidar de que se dé cuenta de los trabajos que se la envíen y que no hayan de ser leídos por sus autores;
5.º Instalar la respectiva Sección;
6.º Recibir de la Sección correspondiente los trabajos y ordenarlos para su publicación.

ARTÍCULO 9.º

El Congreso se reunirá dentro de los tres días anteriores al de su inauguración, á fin de aprobar su reglamento interior y elegir la Mesa definitiva.

En estas reuniones preparatorias funcionará la Mesa de la Comisión Directiva.

ARTÍCULO 10

Serán considerados miembros del Congreso:

1.º Los delegados oficiales de los países que concurran;
2.º Los delegados de las Universidades, Institutos, Sociedades y Centros científicos, tanto nacionales como de otros países de la América;

3.° Las personas que concurrieren al Congreso invitados por la Comisión Directiva, á propuesta de las respectivas Subcomisiones ó de las Comisiones de los diversos países;

4.° Los adherentes al Congreso que contribuyan con la cuota de una libra esterlina (£ 1) y sean aceptados por la Comisión Directiva.

ARTÍCULO 11

Todos los miembros del Congreso tendrán derecho á concurrir á las secciones, á tomar parte en los debates y á un ejemplar de las publicaciones que se hicieren por la Comisión Directiva.

ARTÍCULO 12

El pago de la cuota á que se refiere el número 4.° del artículo 10, se hará efectivo al Tesorero de la Comisión Directiva, previa nota de la Secretaría General ó de las respectivas Subcomisiones y antes de expedirse la respectiva tarjeta de incorporación.

ARTÍCULO 13

De las sesiones plenas que celebre el Congreso serán solemnes las de su inauguración y clausura.

Las Subcomisiones celebrarán, por separado, las reuniones que creyeren necesarias para la discusión de los asuntos á ellas sometidos.

ARTÍCULO 14

Podrán ser nombrados miembros honorarios del Cuarto Congreso los americanos de notoriedad científica que para esta distinción sean propuestos por la Comisión Directiva.

ARTÍCULO 15

Los trabajos para el Congreso serán recibidos hasta el día 30 de septiembre de 1908.

Los autores que no hayan alcanzado á enviar oportunamente sus trabajos, deberán remitir á la Secretaría General el título de los mismos dentro del término fijado.

ARTÍCULO 16

Cada Subcomisión señalará, oportunamente, los puntos, instituciones ó establecimientos especiales en que hayan de verificarse las visitas y excursiones que deban hacer los miembros del Congreso, é indicará los medios de realizarlas.

LA COMISIÓN DIRECTIVA.

Montevideo, mayo 26 de 1908.

Señor Rector de la Universidad, doctor don Pablo De-María.

Señor Rector:

La Superintendencia de esta Escuela tiene á bien elevar, por su intermedio, al H. Consejo Universitario, este nuevo Reglamento hecho á base del que fué aprobado por ese H. Consejo con anterioridad, el cual aunque bastante completo, era susceptible de modificaciones reclamadas con urgencia por esta Escuela.

Como son muchos los artículos modificados, y algunos los que se han creado, me limitaré á explicar éstos y á enunciar los más importantes de aquéllos, adjuntando además un ejemplar del Reglamento antiguo para que se puedan apreciar aún las más insignificantes modificaciones.

ARTÍCULOS CREADOS EN EL NUEVO REGLAMENTO

Artículo 3.º—Dicho artículo hace alusión á los artículos 33, 34 y 35 del Reglamento General. La utilidad de hacer expresos esos artículos en el Reglamento Interno nos exime de mayores explicaciones.

Artículo 7.º—Tiene por objeto facilitar á la Dirección los medios para formar en cualquier momento una idea exacta de las existencias de la Escuela.

Artículo 12.—Persigue el importante objeto de preparar material científico para la revista á fundarse.

Artículo 23.—En todas las Facultades del mundo, los animales hospitalizados llevan un cartel en los boxes respectivos con la ano-

tación de la enfermedad que se les trata, medida esta que tiene inapreciable valor para facilitar la tarea de los alumnos, que en cualquier momento pueden conocer el diagnóstico hecho por el profesor, así como la marcha de una enfermedad determinada.

Artículo 26.—Este artículo no figura en el Reglamento anterior, puesto que la tarifa de clínica era de carácter provisorio; en ella se notaba la deficiencia de no contar con una tarifa especial para animales selectos, cuyo alojamiento en los hospitales demanda gastos que no alcanzan á cubrirse con los pesos 0.60 que se les exigía. Por el actual Reglamento Interno pagarán dichos animales pesos 1.00 diarios.

Los pequeños animales pagaban pesos 0.20 diarios, tarifa que si bien se ajusta á los felinos y pequeños caninos, no está en relación con los gastos que origina la estadía de ovinos, caprinos, por cinos y caninos de gran talla, á los que les señala la tarifa actual pesos 0.30 diarios, no con los de pesos 0.20 que pagaban los leporinos y aves; á los que se les exige por este Reglamento sólo pesos 0.10 diarios.

En lo que se refiere á la Biblioteca, el Reglamento nuevo la pone á cargo del traductor, á fin de no tener que rentar por el momento á un empleado especial.

Artículo 43.—Este artículo, como se comprende, es también de considerable importancia, pues sólo acompañando al pedido de un libro determinado la correspondiente boleta firmada por el peticionante, se le puede hacer á éste responsable de la obra que consulta.

Artículo 44.—Como no á todos los profesores les es dado á veces consultar obras durante las horas señaladas á ese efecto por la Dirección, se ha creído oportuno permitirles el retiro de las mismas dentro de las condiciones exigidas por el artículo de la referencia.

Artículo 50.—Este artículo no tiene más objeto que el de facilitar el control de las recetas despachadas.

Hasta ahora las dependencias del personal subalterno no podían fiscalizarse suficientemente en las horas en que los profesores de quienes dependen no se hallaban en la Escuela, razón por la cual se ha creído de utilidad notoria encargar al Bedel, que permanece todo el día en la Escuela, de controlar el servicio de aquéllos, dando cuenta de las irregularidades que notare.

Las medidas disciplinarias en lo que se refiere á los alumnos, se ajustan, como puede verse, al artículo 56 del Reglamento General; en lo que respecta al personal subalterno, se ha creído prudente y lógico facultar al Secretario y miembros del personal docente para suspender de inmediato á los funcionarios que incurrie-

ren en alguna falta grave, sin perjuicio de que la Dirección juzgue después la falta cometida en la forma que crea conveniente.

Se han dictado también algunas disposiciones generales, anotadas al fin del Reglamento; y por último, muchos artículos, tales como el 8 °, 14, 17, 19, 32, 59, 61, etc., han sido modificados en la forma que puede verse al comparar los Reglamentos respectivos.

En el nuevo Reglamento aparece el que figuraba como Auxiliar-Contador de Secretaría como encargado de Tesorería, pues es esta en realidad la función que desempeña dicho empleado.

Con tal motivo, saludo al señor Rector con mi mayor consideración.

D. Terra.

Mayo 26 de 1908.

Al Consejo.

DE-MARÍA.

J. A. Ramírez.

Montevideo, junio 1.° de 1908.

El Consejo de Instrucción Secundaria y Superior, en sesión de esta fecha, sancionó la siguiente resolución:

A Comisión.

DE MARÍA.

J. A. Ramírez.

Montevideo, junio 3 de 1908.

Para el desempeño de la comisión que determina la precedente resolución del Consejo, desígnase al señor Vocal doctor Irureta Goyena.

DE-MARÍA.

J. A. Ramírez.

---

12 de junio de 1908.

Señor Rector:

Comparto las opiniones vertidas en su informe por el señor interventor de la Escuela de Veterinaria, acerca de las modificaciones del Reglamento interno propuestas por el Director.

Los Reglamentos que más se modifican suelen ser generalmente los que mejor consultan las exigencias de los servicios que se quiere regularizar. Unas veces varía el engranaje de éstos, otras es la organización la que se cambia, y en medio de tal inestabilidad, sería un error que sólo los Reglamentos permanecieran estables.

En este caso se trata de modificaciones aconsejadas por la práctica, que nadie conoce en sus detalles tan acabadamente como el Director y los profesores que han intervenido en la reglamentación. Opino, en consecuencia, que el Consejo debe acordarle su aprobación: las omisiones y aún los defectos,—si alguno tuviere,— no pueden ser graves, y siempre se estará en tiempo de subsanarlos, cuando la práctica los haya puesto de relieve.

Es cuanto tengo que informar.

Saludo atentamente al señor Rector.

José Irureta Goyena.

Montevideo, junio 15 de 1908.

El Consejo de Instrucción Secundaria y Superior, en sesión de esta fecha, sancionó la siguiente resolución:

Aprobado. - Imprímase.

DE-MARÍA.

J. A. Ramírez.

Reglamento interno de la Escuela de Veterinaria

Personal docente

Son atribuciones y deberes de los profesores:

1.º Dictar sus asignaturas ajustándose en un todo á los programas aprobados por la Dirección.

2.° Concurrir á las clases en las horas fijadas por los horarios; pasados 20 minutos se considerará ausente el profesor.

3.° Para los casos de inasistencia deberán ceñirse á lo prescrito en los artículos 31, 33, 34 y 35 del Reglamento General.

4.° Interrogar con frecuencia á los alumnos sobre los puntos del programa que hubieren tratado.

5.° Formar parte de las mesas examinadoras así como desempeñar las comisiones técnicas que les fueren encomendadas por la Direccion. Reprimir todo acto contrario al Reglamento que se produjera por los alumnos, ayudantes ó personal de servicio.

6.° Dar cuenta á la Dirección de las deficiencias que notaren, así como de las mejoras que fuere necesario introducir para el mejor desempeño de sus tareas.

7.° Llevar un estado de los aparatos, instrumentos y útiles en general pertenecientes á las cátedras que desempeñan, á fin de que pueda informarse la Dirección, en cualquier momento, de la existencia de los mismos así como de los deterioros producidos por razones de uso.

8.° Al terminar de dictar las clases, todo profesor deberá mandar á la Dirección un informe, detallando en él la forma en que ha desarrollado el curso á su cargo.

9.° Es considerado deber de los profesores el asistir á las reuniones que se hagan con el objeto de cambiar ideas sobre asuntos referentes á la buena marcha de la Facultad.

Hospital de Clínicas

Los profesores de Clínica son los Jefes del Hospital, y sus deberes son:

10. Asistir diariamente á las horas fijadas para las clases, y fuera de dichas horas si así lo exigieran las necesidades del servicio.

11. Llevar un libro del movimiento del Hospital á su cargo.

12. Pasar anualmente un informe detallado á la Dirección, donde consignarán el número de enfermos atendidos, clasificación de enfermedades tratadas, porcentaje de animales curados, de incurables y de defunciones producidas, etc., haciendo la descripción especial de todos los casos interesantes y observados en clínica.

13 Disponer el recibo de animales en clínica interna, previa presentación por parte de los encargados ó propietarios de animales, de la boleta de admisión expedida por Secretaría.

14. Recibir gratuitamente los animales enfermos que ofreciesen especial interés para el estudio, comunicando de inmediato á la Dirección.

15. Dar cuenta á la Secretaría toda vez que un animal haya sido declarado sano ó incurable, á fin de que ésta comunique dicha resolución al interesado, el que estará obligado á retirarlo del hospital en un término nunca mayor de ocho días, bajo apercibimiento de ordenarse su venta para responder á los gastos que haya ocasionado, ó ser utilizado por la Facultad en la forma que ésta juzgue conveniente.

16. Prohibir á los practicantes ó alumnos practicar operaciones á los animales mientras no se hallen presentes los respectivos profesores y sin la autorización correspondiente de los mismos

17. Formular por escrito los pedidos de forraje, así como firmar las recetas que deban ser despachadas por la Farmacia, ya para el uso de la Clínica interna ó externa.

18. En caso de muerte de algún animal, el profesor lo comunicará á la Secretaría para que ésta á su vez lo haga saber al propietario dentro de las 48 horas.

19. Los animales enfermos estarán á cargo de los alumnos de 3.º y 4.º año, no pudiendo éstos administrarles ningún medicamento sin autorización del profesor. Además, están obligados á llevar apuntes de las enfermedades de los animales que les sean confiados, redactando la observación clínica completa en cuadernos especiales de que los proveerá la Escuela.

20. Las autopsias serán practicadas por alumnos que hayan atendido el animal, bajo la vigilancia del profesor ó ayudante de la clínica respectiva.

21. Los ayudantes llevarán dos libretas talonarias para anotar los animales que se presenten á clínica interna ó externa.

22. Los animales hospitalizados recibirán diariamente las raciones que prescriba el profesor, no permitiéndose bajo ningún pretexto á los dueños ó encargados modificar el régimen alimenticio.

23. Todo animal hospitalizado tendrá en un lugar visible del box una pizarra donde irá anotada claramente la enfermedad de que está atacado, con las observaciones clínicas del caso.

24. Queda terminantemente prohibido á los propietarios de animales alojados en los hospitales el visitarlos fuera de las horas indicadas para el efecto por el profesor respectivo

25. Los animales atacados — ó sospechosos de estarlo — de alguna enfermedad infecto-contagiosa, irán directamente al pabellón respectivo y bajo ningún pretexto se les podrá alojar en los hospitales.

26. Los animales atendidos en clínica interna tendrán asistencia y medicamentos gratis, cobrándose sólo la alimentación con arreglo á la siguiente tarifa:

Bovinos y equinos 1.ª categoría	$ 1.00	diario
» » » 2.ª »	» 0.60	»
» » » 3.ª »	» 0.40	»
Caninos de gran talla, Ovinos, Caprinos y Porcinos .	» 0.30	»
Leporinos y Aves	» 0.10	»
Pequeños Caninos y Felinos	» 0.20	»

27. Los animales de clínica externa tendrán asistencia gratuita debiendo abonar sólo los medicamentos á precio de costo.

28. Los propietarios de animales que hubiesen muerto y que no se presentasen dentro del segundo día á abonar el importe de la estadía, no tendrán derecho á reclamar los cueros, los que serán vendidos por la Escuela.

Medicina operatoria

29. La Medicina Operatoria es obligatoria para los alumnos de 3.º y 4.º año, pero sólo darán examen de ella los últimos.

30. Los alumnos tendrán cada uno un número que se cambiará todas las semanas para el orden de las operaciones.

31. Cada alumno de 4.º año tendrá de ayudante á uno de 3.º.

32. Las operaciones de gran cirugía serán ejecutadas en el animal anestesiado, las de pequeña cirugía podrán verificarse sin el uso de anestésico

33. Una vez terminada la clase de Medicina Operatoria, serán entregados los animales en ella empleados al profesor de Anatomía.

34. Los alumnos deberán servirse de sus instrumentos y túnicas para las operaciones.

Sala de Disección

35. Las disecciones son obligatorias para los alumnos de 1.º y 2.º año. Los alumnos de los años superiores sólo podrán entrar á la sala de disección con el permiso del profesor ó ayudante.

36. Es obligatorio para los alumnos de este curso la preparación de cuatro preparaciones secas que serán presentadas al profesor, eligiendo éste entre ellas las que juzgare útil conservar para la enseñanza de esta asignatura. Con estas preparaciones se formará el Museo de Anatomía, debiendo ir colocada cada preparación con el nombre del alumno que la ejecutó.

37. El ayudante mantendrá el orden durante las horas de disección; ayudará á los alumnos en los trabajos anatómicos, les repartirá las regiones para disecar, preparará todas las piezas anatómicas para el curso, y cuidará de la conservación de los instrumentos y aparatos, así como de la preparación del gabinete de Anatomía.

38. El profesor de anatomía solicitará de la dirección, con siete días de anticipación, los animales que necesitare para el curso de anatomía comparada.

Biblioteca

El Traductor será el encargado de la biblioteca. Será de su incumbencia:

39. Llevar un catálogo de los libros y revistas existentes.

40. Permanecer en la biblioteca durante las horas que fije la Dirección.

41. Hacer las traducciones que la Dirección le indique.

42. La lectura de las obras sólo podrá hacerse en el local de ésta los días hábiles á las horas que fije la Dirección.

43. El profesor ó alumno que desee consultar alguna obra deberá llenar y firmar un formulario que para el efecto le facilitará el encargado de la biblioteca.

44. Sólo á los profesores les será dado llevar libros, previa entrega del correspondiente recibo y por un plazo no mayor de ocho días.

Farmacia

La Farmacia se sujetará á las disposiciones siguientes:

45. Despachará las recetas firmadas por los profesores, entregando los medicamentos en las horas que se le indiquen.

46. En casos excepcionales el profesor podrá exigir el despacho de una receta á cualquier hora, haciendo constar que es urgente.

47. Para los medicamentos de clínica externa la Farmacia fijará el precio de los medicamentos, no procediéndose á su despacho hasta no haberse abonado en Secretaría el importe de los mismos.

48. La Farmacia no despachará medicamentos ni recetas que no sean para el hospital de clínicas, atendiéndose sólo los pedidos formulados por los señores profesores para la enseñanza de sus asignaturas.

49. Queda terminantemente prohibido despachar recetas que no lleven la firma del profesor.

50. El encargado de la Farmacia ordenará las recetas archivándolas para hacer entrega de ellas en Secretaría

Ayudantes

Son sus obligaciones:

51. Prestar servicio en las dependencias para que fueran nombrados por la Escuela.

52. Secundar al profesor en todo lo que se relacione con el curso, cumpliendo las órdenes que el mismo le transmita.
53. Mantener los laboratorios, gabinetes, etc., en perfecto orden, impidiendo que los alumnos entren á ellos sin la expresa autorización del profesor.
54. Acompañar á los profesores en las excursiones de estudio, cuando sean requeridos, debiendo para el efecto solicitar permiso previo de la Dirección.
55. El ayudante deberá concurrir con rigurosa puntualidad á desempeñar sus servicios.
56. El ayudante que con causa justificada se ausentare por más de ocho días deberá proponer un reemplazante á la Dirección.
57. Los ayudantes deberán observar una conducta circunspecta en sus relaciones con los alumnos.

Del Secretario

Son sus obligaciones:

58. Expedir y autorizar los certificados que le incumban ó cualquier otro documento en que le corresponda intervenir como Secretario.
59. Redactar las notas y ponerlas prontas á la firma del Director dentro del segundo día de ordenadas.
60. Velar por el cumplimiento del Reglamento con facultad para apercibir á los empleados remisos.
61. Velar por el cumplimiento inmediato de todas las resoluciones de la Dirección, publicando en lugar visible toda resolución que fuera de interés para profesores, alumnos y demás personal de la Escuela.
62. Cuidar especialmente de que la correspondencia, informes, notas y comunicaciones, queden copiadas en los libros respectivos por orden de fechas llevando el índice correspondiente.
63. Citar á los profesores para las reuniones que considere necesarias la Dirección.
64. Expedir las boletas de admisión de animales de acuerdo con la orden del profesor respectivo.
65. Llevar una nómina de los alumnos que cursan en la Facultad formando á cada uno de ellos un expediente.

Del Auxiliar de Secretaría

66. Reemplazará al Secretario en los casos de ausencia ó impedimento, auxiliándolo en sus funciones.

Del Encargado de Tesorería

67. Recaudará las entradas de dinero que tenga la Escuela por concepto de estadía de animales, venta de productos en general ó por cualquier otro concepto, elevando mensualmente á la Dirección la correspondiente rendición de cuentas.

68. Se constituirá responsable de las sumas de dinero que reciba.

69. Llevará los libros titulados «Registro de cuentas» y «Gastos autorizados». En el primero asentará por orden de fechas los presupuestos mensuales aprobados por el H. Consejo, imputando las cuentas que se paguen por concepto de cada rubro, de manera que en cualquier momento pueda conocerse el saldo de los mismos.

En el segundo asentará las cuentas en el orden que se reciban en Secretaría, determinando si se abonan por concepto de autorización especial, en cuyo caso debe referirse á la fecha de la misma, ó por presupuesto.

70. Llevará los libros de clínica en los que anotará la entrada y salida de animales, la categoría en que se encuentran á los efectos del pago de acuerdo con la tarifa vigente, nombre y domicilio del propietario y todos los datos necesarios que se le pidan respecto de cualquier animal hospitalizado.

Del Bedel

Es el encargado inmediato del personal subalterno. Son sus obligaciones:

71. Disponer diariamente la limpieza de todas las dependencias de la Escuela.

72. Dar cuenta á la Dirección de las irregularidades notadas en el servicio á su cargo, así como también comunicar las faltas en que incurran los capataces, porteros, etc.

73. Permanecer todo el día en el local de la Escuela, no pudiendo ausentarse sin previo permiso de la Dirección.

74. Llevará las listas de asistencias á clase de profesores y alumnos, llevando además un libro donde consignará diariamente la hora de entrada y salida de todos los empleados.

Medidas disciplinarias

75. Las faltas cometidas por los alumnos estarán sujetas á las prescripciones del artículo 56 del Reglamento General de la Universidad.

76. Las faltas del personal subalterno autorizan al Secretario ó miembros del personal docente á la suspensión inmediata, dando el correspondiente aviso á la Dirección, la que resolverá el punto de acuerdo con la falta cometida.

Disposiciones generales

77. El horario de los profesores y empleados administrativos será fijado por la Dirección técnica.

78. Los empleados administrativos deberán concurrir con rigurosa puntualidad al desempeño de sus funciones en las horas que les sean fijadas, incurriendo en las mismas multas prescriptas para los catedráticos por el artículo 33 del Reglamento General, siempre que falten ó se retarden más de 15 minutos á la hora de entrada, sin perjuicio de las resoluciones que pueda adoptar la Dirección en caso de reincidencia no justificada.

79. Los pagos y cobros deben hacerse por la Tesorería en un plazo no mayor de ocho días, contando desde que la deuda se haga exigible.

Montevideo, mayo 26 de 1908.

D. Terra.

Plan de estudios de la Escuela de Veterinaria

Primer año.—1.° Anatomía de los animales domésticos.—2.° Disección.—3.° Histología Normal y práctica del microscopio.—4.° Física y Química Médica.

Segundo año.—1.° Fisiología.—2.° Exterior de los animales domésticos.—3.° Zootecnia General.—4.° Patología General.—5.° Propedéutica.—6.° Materia Médica y Farmacología.—7.° Podología.

Tercer año.—1.° Patología Médica.—2.° Patología Quirúrgica.—3.° Anatomía Topográfica y Medicina Operatoria.—4.° Anatomía é Histología Patológica.—5.° Terapéutica y Toxicología.—6.° Obstetricia.—7.° Zootecnia especial.—8.° Clínica Médica y Quirúrgica.

Cuarto año.—1.° Enfermedades contagiosas y Policía Sanitaria.—2.° Microbiología.—3.° Parasitología.—4.° Inspección de carnes y leches.—5.° Higiene.—6.° Anatomía Topográfica y Medicina Operatoria.—7.° Jurisprudencia y Economía Rural.—8.° Clínica Médica y Quirúrgica.

(Sancionado por el Consejo de Instrucción Secundaria y Superior en sesión de 23 de marzo de 1908.—Aprobado por el Poder Ejecutivo con fecha 28 de marzo de 1908).

Reglamentación del examen de Traductor

Ministerio de Industrias, Trabajo é Instrucción Pública.

Montevideo, agosto 24 de 1907.

Apruébase la siguiente resolución del Consejo de Instrucción Secundaria y Superior:

«Los que aspiren al título de Traductor Público rendirán las siguientes pruebas: 1.º Un examen de lengua castellana, que durará una hora y comprenderá una parte oral y otra escrita. En la parte oral se dará preferencia á los verbos irregulares y á la aplicación de los auxiliares. La parte escrita versará sobre una composición cuyo tema fijará la Mesa examinadora, interrogando después sobre aplicación de reglas gramaticales. Si en esta prueba el candidato no mereciese calificación de bueno, se suspenderá el acto y el aspirante quedará aplazado para nuevo examen. 2.º Un examen de la lengua ó lenguas de que se desea ser Traductor. Este examen durará media hora y comprenderá temas gramaticales de correlación entre las lenguas expresadas, debiendo disertar el aspirante en la lengua sobre que versa el examen. 3.º Un ejercicio escrito de traducción sobre cada lengua de que se pretenda obtener el título de Traductor. Se declara que este ejercicio comprende la traducción de un texto de Castellano á la otra lengua ú otras lenguas que se aspira á traducir. Para estos ejercicios se señalará por el Tribunal un término que no sea mayor de una hora. 4.º No se admite á los aspirantes revalidaciones de ninguna de las materias comprendidas en este examen. 5.º En los trabajos de traducción no se permitirá el uso de diccionario».

Modificaciones al artículo 29 del Reglamento General

Ministerio de Industrias, Trabajo é Instrucción Pública.

Montevideo, mayo 16 de 1908.

Vista la nota de la Universidad sometiendo á la aprobación del Poder Ejecutivo la modificación del artículo 29 del Reglamento General,

SE RESUELVE:

Aprobar la modificación de dicho artículo 29 del Reglamento General formulado por el Consejo de Enseñanza Secundaria y Superior en la forma siguiente:

Artículo 29.—Inciso 1.º Cada Clínica de la Facultad de Medicina tendrá por lo menos un Jefe de Clínica titular, y, siempre que el profesor lo juzgue necesario, uno ó varios Jefes de Clínica adjuntos y uno ó varios asistentes.

Todos estos cargos serán desempeñados por candidatos propuestos por los profesores de las Clínicas respectivas, aceptados por el Decano y nombrados por el Honorable Consejo de Instrucción Secundaria y Superior con aprobación del Poder Ejecutivo.

Inciso 2.º Los Jefes de Clínica titulares ó adjuntos durarán un año en el ejercicio de sus funciones, pudiendo ser confirmados en sus puestos por otros dos períodos.

Para ser Jefe de Clínica titular ó adjunto se necesita poseer título expedido por la Facultad de Medicina y no haber transcurrido más de tres años del último examen de la carrera en el momento de la propuesta.

Las propuestas serán presentadas anualmente por los profesores al Decano, un mes antes de la apertura de los cursos.

Inciso 3.º Los asistentes durarán un año en el ejercicio del cargo, pudiendo ser confirmados en otros dos períodos consecutivos. Para ser asistente es necesario que no hayan transcurrido más de seis años á contar desde el último examen de la carrera ó desde la fecha de la revalidación, en su caso, debiendo los profesores dar preferencia, al hacer las propuestas, á los antiguos Jefes de Clínica, titulares ó adjuntos, que hayan desempeñado dicho cargo con asiduidad y competencia. Las propuestas se harán en la misma forma y fecha que las de los Jefes de Clínica.

Inciso 4.º Las vacantes de cualquiera de estos cargos que puedan producirse durante el año escolar, serán llenadas en la misma forma que la indicada en los incisos anteriores, pero sólo por el tiempo complementario y sin perjuicio de ratificarse la propuesta para el período siguiente.

Inciso 5.º Los Jefes de Clínica titulares, adjuntos y los asistentes tienen la obligación de dar cumplimiento á los trabajos que les sean indicados por los profesores de Clínica.

Inciso 6.º Los cargos de Jefes de Clínica adjuntos y de asistentes serán honorarios.

Inciso 7.º Transitoriamente y mientras no se organice en otra

forma la Clínica Obstétrica, ésta tendrá también una Partera de la Clínica que será nombrada por el Rector á propuesta del profesor, aceptada por el Decano, y no tendrá más de dos años de ejercicio profesional, pudiendo ser propuesta para el período consecutivo por una sola vez.

Transcríbase esta resolución á la Universidad y á la Contaduría General, insértese en el Libro de Resoluciones y archívese.

WILLIMAN.
ANTONIO CABRAL.

El libro del doctor Rafael Gallinal

NOTAS CAMBIADAS AL RESPECTO

Señor doctor don Rafael Gallinal:

Transcribo á continuación las notas en que el que suscribe, Catedrático de Procedimientos Judiciales y el señor Decano de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, doctor A. de Freitas, emiten su opinión sobre el libro titulado «Estudios sobre el Código de Procedimiento Civil».
Dicen así:

«Señor Decano:

«Como usted sabe, el doctor Rafael Gallinal, sustituto del aula que regenteo, ha dado á luz un libro intitulado «Estudios sobre el Código de Procedimiento Civil». Ese libro comprende el comentario de los capítulos del referido Código relativos á «Excepciones, Diligencias preparatorias para la demanda y Conciliación».
«Es una obra excelente, que honra á su ilustrado autor y á la Universidad, y que está llamada á prestar importantes servicios no solamente á los estudiantes de la materia, sino también al Foro de la República. A mí personalmente me ha sido ya de verdadera utilidad para mis explicaciones en el aula á mi cargo.
«Entre algunas de las ideas defendidas en la citada obra, y las

que yo profeso, hay cierta divergencia, pero esto es muy natural, tratándose como se trata de puntos discutibles, y si algo revela es que mi distinguido ex discípulo, el doctor Gallinal, tiene criterio propio é independiente.

«Al aproximarse la terminación del actual año escolar, me complazco en dejar constancia oficial de este merecido elogio al trabajo del doctor Gallinal, como acto de justicia y como estímulo para que ese distinguido compañero continúe produciendo obras análogas y enriqueciendo así nuestra escasa literatura jurídica en materia de derecho procesal.

«Rogando á usted que se digne elevar esta nota al señor Rector para los efectos á que haya lugar, me es grato saludarle con mi mayor aprecio.

«Pablo De-María».

«Montevideo, octubre 10 de 1907.

«Señor Rector de la Universidad, doctor don Francisco Soca.

«El señor profesor de 1.er año de Procedimientos Judiciales, doctor Pablo De-María, acaba de dirigirme la nota adjunta que contiene un elogio merecido para la actuación del profesor sustituto de la misma aula, doctor Rafael Gallinal, con motivo de la publicación hecha por éste de un libro intitulado: «Estudios sobre el Código de Procedimiento Civil».

«El Decano que suscribe, antes de entrar en el ejercicio del cargo, creyó que era un acto de justicia felicitar al doctor Gallinal por su interesante trabajo jurídico,—y así lo hizo personalmente,—lamentando que la Universidad no estimulara de algún modo la labor del profesor sustituto, que honra, es cierto, á su autor, pero que también prestigia la institución de que forma parte.

«Hago, pues, míos todos los conceptos elogiosos para el profesor doctor Gallinal que contiene la nota de mi referencia,—y pido á V. S. que se sirva dar cuenta de su contenido al H. Consejo, que, estoy seguro de ello,—habrá de estimular con su aplauso el esfuerzo intelectual de aquel distinguido compañero.

«Saludo á V. S. muy atentamente.

«José A. de Freitas,
«Decano».

El Consejo de Instrucción Secundaria y Superior, ha hecho suyos los conceptos elogiosos que á usted y su libro dedican los documentos anteriores, resolviendo hacerle saber á usted por medio de la presente que serán publicados en los ANALES DE LA UNIVERSIDAD.

Saludo á usted atentamente.

PABLO DE-MARÍA.

Juan Andrés Ramírez.

Sobre la tarjeta que las Empresas de tranvías expiden á los estudiantes

Montevideo, julio 30 de 1908.

El P. E. con fecha 22 del corriente, dictó la siguiente resolución:

«Ministerio de Industrias, Trabajo é Instrucción Pública.—Montevideo, julio 22 de 1908.—Vista la precedente nota y por las razones en ella expuestas,—el Poder Ejecutivo resuelve prestar su aprobación al siguiente proyecto de resolución, formulado por el Consejo de Instrucción Secundaria y Superior: «Siempre que la tarjeta que las Empresas de tranvías expiden á los estudiantes en virtud del certificado de la Universidad que éstos presentan, sea secuestrada por los empleados de dichas Empresas á causa de hallarse en poder de un tercero que pretenda usarla, la Universidad no expedirá durante seis meses más certificado al estudiante dueño de la referida tarjeta. En el caso de que se justifique que el estudiante dueño de la tarjeta la ha facilitado voluntariamente al tercero, se aplicará además á aquél la pena de privación de rendir examen durante un año.—Comuníquese á la Universidad, publíquese é insértese en el L. de R. — WILLIMAN.—ANTONIO CABRAL.»

Plan de estudios de la Facultad de Medicina

INCLUSIÓN DE LA CLÍNICA PSIQUIÁTRICA

Montevideo, agosto 27 de 1908.

El Poder Ejecutivo con fecha 20 del corriente, dictó la siguiente resolución:

«Ministerio de Industrias, Trabajo é Instrucción Pública.—Montevideo, agosto 20 de 1908.—Vistos los fundamentos de la precedente nota, el Poder Ejecutivo resuelve prestar su aprobación á la siguiente resolución del Consejo de Instrucción Secundaria y Superior: «Inclúyase la Clínica Psiquiátrica entre las asignaturas que forman parte del plan de estudios de Medicina. Esta resolución regirá para todos los estudiantes que comiencen sus estudios médicos después del 1.° de enero de 1909».—Comuníquese y publíquese.—WILLIMAN.—ANTONIO CABRAL.»

Año escolar

CELEBRACIÓN DE EXÁMENES

(SESIÓN DEL CONSEJO, DE 21 DE SEPTIEMBRE DE 1908)

1.° Los cursos universitarios empezarán el 1.° de marzo y terminarán el 31 de octubre.—2.° Los exámenes ordinarios comenzarán el 16 de noviembre y terminarán á más tardar el 16 de diciembre.—3.° La primera quincena de noviembre se destinará á los exámenes de asignaturas atrasadas á que se refiere el párrafo tercero del artículo 50 del Reglamento General. (1)

(Aprobado por decreto del Poder Ejecutivo de 26 de septiembre de 1908).



ÍNDICE

ÍNDICE

TOMO XVIII

PÁGINAS

ENTREGA I

ENTREGA II

